SKRZYDLATA POLSKA

NR 28 (731) ● 11. VII. 1965 r. ● ROK XXI XXXV ● CENA ZŁ 2

- ZWYCIĘSKI POWRÓT Z ANGLII
- ZAWODY WIELKIEJ SZANSY
- XXVI PARYSKI SALON LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
- ZASKOCZYLIŚMY

Na tegorocznych XXXIV Międzynarodowych Targach Poznańskich Polski Przemysł Lotniczy demonstrował nowy samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga-2" oraz szybowiec akrobacyjno-wyczynowy „Kobuz-3". Piszemy o tym na stronie 4. Foto: M. Kobrzyński

MARSZAŁEK MARIAN SPYCHALSKI przyjął triumfatorów z South - Cerney

SEJM POWOŁAŁ RADĘ PAŃSTWA I RZĄD PRL

24 czerwca br odbyło się pierwsze posiedzenie, wybranego w dniu 30 maja 1965 roku, Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej IV kadencji. Po złożeniu uroczystego ślubowania przez wszystkich obecnych na posiedzeniu posłów, Izba dokonała wyboru Marszałka Sejmu, którym ponownie został Czesław WYCECH. Na wicemarszałków wybrano Zenona KLISZKĘ i Jana Karola WENDE.

Następnie I Sekretarz KC PZPR poseł Władysław GOMUŁKA zgłosił z ramienia Centralnej Komisji Porozumiewawczej Partii i Stronnictw Politycznych kandydaturę Edwarda OCHABA na Przewodniczącego Rady Państwa oraz Józefa CYRANKIEWICZA na Prezesa Rady Ministrów.

Izba jednomyślnie powołała Edwarda Ochaba na stanowisko Przewodniczącego Rady Państwa, a następnie wybrała czterech jego zastępców, sekretarza oraz 11 członków Rady. Jednomyślnie został także wybrany na Prezesa Rady Ministrów Józef Cyrankiewicz.

Na drugim posiedzeniu Sejmu, 25 czerwca, Premier Cyrankiewicz wygłosił exposé rządowe i przedstawił proponowany skład Rady Ministrów. Izba zatwierdziła tę propozycję jednomyślnie.

W skład nowej Rady Ministrów weszli m. in. ministrowie:

Komunikacji — Piotr Lewiński
Kultury i Sztuki — Lucjan Motyka
Obrony Narodowej — Marian Spychalski, Marszałek Polski
Przemysłu Ciężkiego — Janusz Hrynkiewicz
Spraw Wewnętrznych — Mieczysław Moczar.

Na tym samym posiedzeniu Izba dokonała wyboru Komisji Sejmowych.

- **Medale GKKFiT dla J. Wróblewskiego i Franciszka Kępki**
- **Dankowski, Wróblewski, Kępka, Popiel i Makula udekorowani odznakami pilota wojskowego**

PO powitaniu na granicy, w Zielonej Górze i Lesznie, ekipa szybowników - uczestników mistrzostw świata w W. Brytanii przebywała w dniach 24—25 czerwca br. w Warszawie.

W czasie pobytu w stolicy triumfatorów z South Cerney przyjął Członek Biura Politycznego KC PZPR, minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski M. Spychalski w towarzystwie Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. J. Raczkowskiego, dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. pil. Cz. Mankiewicza oraz zastępcy szefa GZP gen. bryg. W. Polańskiego.

Minister Spychalski serdecznie pogratulował pilotowi J. Wróblewskiemu zdobycia tytułu mistrza świata w klasie otwartej oraz pilotom F. Kępce, J. Popielowi i E. Makuli — zajęcia czołowych miejsc i podziękował im za godne reprezentowanie sportu polskiego na arenie międzynarodowej. Za pracę nad przygotowaniem zawodników do mistrzostw, Minister Spychalski podziękował również kierownikowi ekipy Tadeuszowi Rejniakowi, trenerowi Józefowi Dankowskiemu, szefowi technicznemu ekipy Januszowi Beckerowi oraz mechanikowi ekipy Mieczysławowi Wilczakowi. Marszałek Polski udekorował trenera Józefa Dankowskiego oraz pilotów J. Wróblewskiego, Fr. Kępkę, Popiela i E. Makulę odznakami pilota wojskowego.

Polska ekipa szybowcowa na mistrzostwa świata złożyła także wizytę przewodniczącemu Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki Włodzimierzowi Reczkowi. W czasie spotkania przewodniczący GKKFiT serdecznie gratulował naszym reprezentantom znakomitych wyników w mistrzostwach, podkreślając, że były one uzyskane na sprzęcie odbiegającym klasą od przodujących konstrukcji zagranicznych.

W pogawędce z szybownikami Włodzimierz Reczek wspomniał m. in. o możliwości rozpoczęcia starań o przyznanie Polsce organizacji następnych szybowcowych mistrzostw świata, o czym myślą również władze Aeroklubu PRL. Mówiono również o perspektywach włączenia sportu szybowcowego do programu olimpijskiego.

GKKFiT przyznał dwom najlepszym szybownikom z polskiej ekipy Medale za Wybitne Osiągnięcia Sportowe. Złotym Medalem za Wybitne Osiągnięcia Sportowe udekorowany został przez Włodzimierza Reczka szybowcowy mistrz świata w klasie otwartej Jan WRÓBLEWSKI, zaś zdobywca trzeciego miejsca w klasie standard Franciszek KĘPKA otrzymał medal brązowy.

Z kolei, w Klubie Publicystów Lotniczych, odbyło się spotkanie ekipy z przedstawicielami centralnej prasy, radia telewizji. W warszawskim Domu Dziennikarza nasi szybownicy i członkowie kierownictwa odpowiadali obszernie na pytania dziennikarzy i dzielili się wrażeniami z pobytu w W. Brytanii i startu na mistrzostwach świata.

Ze swej strony gratulujemy jeszcze raz bohaterom z South Cerney; gratulujemy medali GKKFiT, odznak pilota wojskowego, dyplomów i wyróżnień.

Po powrocie do kraju czwórka naszych reprezentantów nie miała zbyt wiele wolnego czasu na odpoczynek. Już 27 czerwca br. stanęli oni na starcie XI Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie. Życzymy im dalszych pomyślnych lotów i nowych sukcesów.

(k)

Na zdjęciach: u góry — Ekipa naszych szybowników przyjmowana przez Marszałka Polski Mariana Spychalskiego. Powyżej — Włodzimierz Reczek dekoruje Jana Wróblewskiego Złotym Medalem za Wybitne Osiągnięcia Sportowe.
Foto: B. Koszewski (2)

Parada lądowa, morska i powietrzna w Trójmieście

Z okazji XX-lecia Polski Ludowej na morzu i 20-lecia ludowej Marynarki Wojennej PRL odbyła się w Trójmieście 27 czerwca br wielka parada wojsk lądowych, morskich i powietrznych. Nad polskim Gdańskiem przedefilowały w powietrznej paradzie jednostki lotnictwa Marynarki Wojennej i Lotnictwa Operacyjnego.

Lotnicy wojskowi zademonstrowali wysoki kunszt pilotażu i wyszkolenia bojowego. Piętnaście myśliwskich samolotów odrzutowych lotnictwa morskiego przeleciało m. in. w szyku tworzącym na niebie kotwicę (na zdjęciu powyżej). Inna grupa 15 samolotów bombowych Il-28 leciała w szyku romb. W zwartym szyku defilowały myśliwce odrzutowe typu Mig-19. Paradę powietrzną zamknął przelot 5 wielozadaniowych samolotów odrzutowych o skrzydłach w kształcie delty.

W paradzie lądowej defilowały także wojska rakietowe, m. in. pododdział rakiet przeciwlotniczych typu ziemia — powietrze Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, jednostki rakietowe Marynarki Wojennej, m. in. z rakietami typu ziemia — woda. Po paradzie lądowej i powietrznej odbyła się na gdyńskiej redzie parada morska, w której brały m. in. udział kutry rakietowe oraz śmigłowce. Parada w Trójmieście była wspaniałym pokazem siły naszej armii i floty.

Foto: WAF

XI Szybowcowe Mistrzostwa Polski

NA lotnisku Centrum Szybowcowego APRL w Lesznie nastąpiło 27 czerwca br. uroczyste otwarcie XI Szybowcowych Mistrzostw Polski. Bierze w nich udział 37 pilotów na szybowcach „Foka". Poza konkursem uczestniczy w mistrzostwach Jerzy Popiel, latając na prototypie nowego szybowca wysoko wyczynowego „Żefir-3".

Niesprzyjające warunki atmosferyczne w niedzielę nie pozwoliły na rozegranie pierwszej konkurencji. Przeprowadzono ją dopiero w poniedziałek, 28 czerwca. Był nią przelot prędkościowy po trasie o obwodzie trójkąta (Leszno—Zielona Góra — Lwówek — Leszno) długości 217 km. Tego dnia wiał dość silny wiatr, utrudniając lot na pierwszym boku trójkąta. Mimo to tylko 7 pilotów nie przeleciało trasy w całości. Zwyciężcą tej konkurencji został E. Makula, chociaż nie osiągnął najlepszej prędkości dnia. Lepszy wynik prędkościowy uzyskał J. Popiel na „Żefirze-3" (72,1 km/h).

A oto wyniki I konkurencji: 1. Makula (Katowice) — 65,6 km/h — 1 000 pkt; 2. Łuszpiński (Wrocław) — 64,3 km/h — 959 pkt; 3. Muszczyński (Ostrów Wlkp) — 63,8 km/h — 944 pkt; 4. Pieczewski (Łódź) — 62,2 km/h — 895 pkt; 5. Witek Kielce) — 61,3 km/h — 827 pkt; 6. Wróblewski (Bydgoszcz).

W trzecim dniu mistrzostw, we wtorek 29 czerwca br., warunki atmosferyczne znów pokrzyżowały plany szybowników i konkurencję odwołano.

Dalsze informacje z mistrzostw podamy w następnym numerze, a obszerniejsze relacje naszego specjalnego wysłannika na XI SPM red. T. Malinowskiego zamieścimy w jednym z następnych numerów.

(rr)

Harcerski Salon Lotniczy 1965

STARANIEM Aeroklubu Wrocławskiego, Głównej Kwatery ZHP, redakcji „Skrzydlatej Polski" i „Na Przełaj", Komendy Dolnośląskiej Chorągwi ZHP oraz Hufca Wrocław Fabryczna, zorganizowano w dniach 17 i 20 czerwca br. Harcerski Salon Lotniczy 1965. W czasie trwania salonu odbyły się: Harcerski Sejmik Lotniczy, wystawa sprzętu lotniczego, zawody modeli latających oraz pokazy lotnicze z udziałem lotników CSRS. Zorganizowana impreza, której gospodarzem był Aeroklub Wrocławski, wzbudziła ogromne zainteresowanie, szczególnie wśród młodzieży. Szczegóły w jednym z następnych numerów naszego tygodnika.

(m)

W SKRÓCIE

W WARSZAWIE obradował w dniach 20—21 czerwca br. XIX Walny Zjazd Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP). Uczestniczyło w nim ok. 300 delegatów, reprezentujących ponad 30-tysięczną rzeszę członków organizacji. Zjazd podjął uchwałę określającą kierunki działalności stowarzyszenia. Za najważniejsze sprawy uznano prace nad podniesieniem jakości i nowoczesności produkcji, wzrostem produkcji eksportowej, unowocześnianiem metod wytwarzania, zmniejszeniem kosztów produkcji i pełniejszym wykorzystaniem rezerw produkcyjnych. Zjazd wybrał nowe władze. Przewodniczącym Zarządu Głównego SIMP został wiceminister Przemysłu Ciężkiego — Zdzisław Nowakowski, sekretarzem generalnym — Ryszard Gdulewski.

*

DLA UPAMIĘTNIENIA walk oddziałów partyzanckich Gwardii Ludowej im. Ziemi Kieleckiej, jeden z oddziałów 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej przeprowadził w ramach ćwiczeń bojowych desant w Górach Świętokrzyskich. Na miejsce desantu oddział został przywieziony śmigłowcami; po wylądowaniu wykonał błyskawiczną akcję, której celem było „zniszczenie nieprzyjacielskiej" wyrzutni rakietowej. Sprawność i postawa żołnierzy w czerwonych beretach wzbudziły ogólny podziw.

*

DELEGACJA Ministerstwa Komunikacji z wiceministrem J. Rusteckim na czele przebywała w czerwcu br. na XXVI Salonie Lotniczym w Paryżu. Delegacja polska zwiedziła tereny wystawy oraz wzięła udział w szeregu spotkań, jakie odbyły się na Salonie w związku z demonstracją sprzętu lotniczego. Na zaproszenie brytyjskiego przedsiębiorstwa Hawker członkowie delegacji MK odbyli lot samolotem typu „Trident".

*

ZSS „SPOŁEM" organizuje dla dzieci latem tego roku, podobnie jak w latach ubiegłych, tradycyjny już „Dzień Latawca". Zasięg imprezy w kraju ma być w tym roku znacznie szerszy niż dotychczas.

*

AEROKLUB Śląski w Katowicach przeprowadził w czerwcu br. I Zawody Szybowcowe ASl o puchar przewodniczącego Zarządu Wojewódzkiego ZMS w Katowicach. Wzięło w nich udział dziesięciu młodych szybowników.

*

MISTRZEM Szybowcowym Pomorza na 1965 r. został R. Jarzębski z Inowrocławia. Zwyciężył on w tegorocznych, piątych z kolei, mistrzostwach Pomorza, przed swymi kolegami z Aeroklubu Kujawskiego Aekermanem i Woźniakiem.

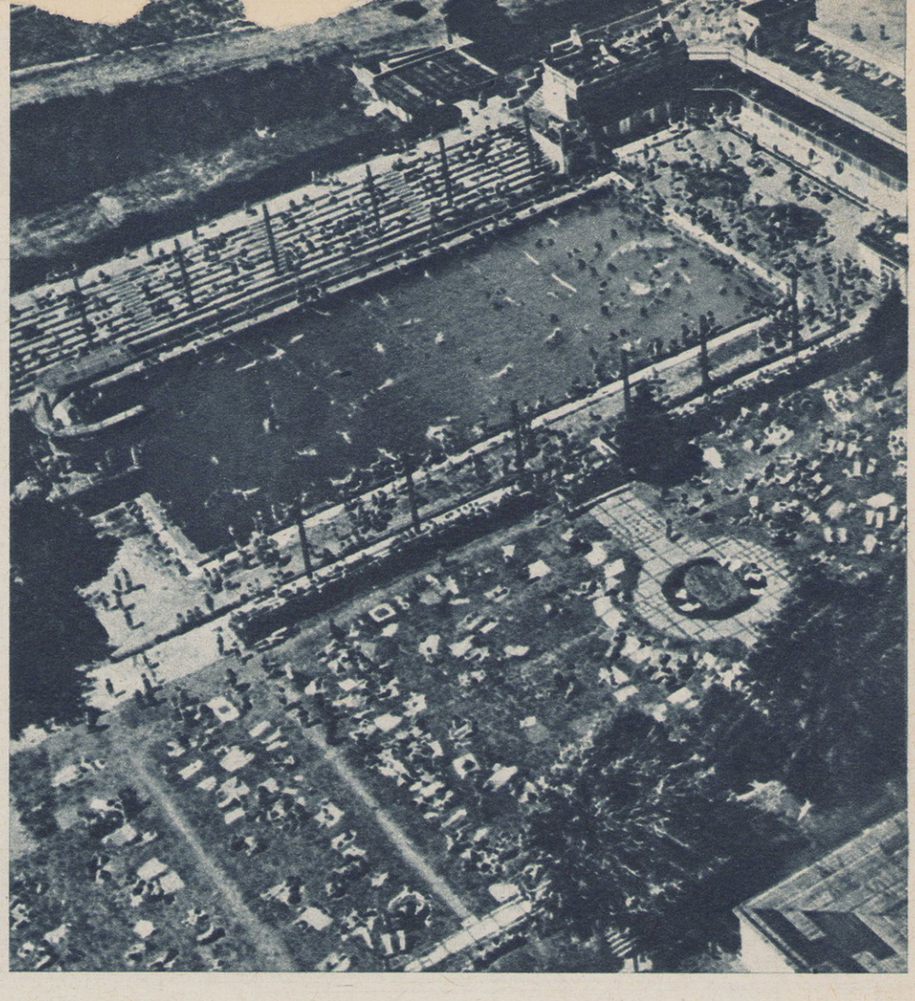
*

PILOT Żbikowski z Aeroklubu Radomskiego wykonał na szybowcu „Mucha - Standard" 500-kilometrowy przelot docelowy z Radomia do Szczecina, zdobywając tym samym diament do złotej odznaki.

*

W SZCZECINIE odbyła się 22 czerwca br. uroczystość podniesienia bandery na pierwszym polskim wodolocie „Zryw 1". Po podniesieniu bandery, „Zryw 1" udał się w pierwszy rejs eksploatacyjny.

POLSKA Z LOTU PTAKA



WARSZAWA. Spragniona kąpieli, uboga w baseny Warszawa szczególnie upodobała sobie w skromnych miesiącach letnich pływalnię WKS „Legia" przy ul. Łazienkowskiej. Oto widok na „Legię", w pełni sezonu letniego.
Foto: E. Kupiecki

ECHA LOTNIA

DĘBLIN

NIE ma w Polsce chyba takiego człowieka, któremu Dęblin nie kojarzyłby się od razu z oficerską szkołą lotniczą, zwaną popularnie „Szkołą orląt". Cała bowiem jej działalność, tą przedwojenna i ta powojenna, związana jest nierozerwalnie z historią lotnictwa polskiego; jest poważną częścią tej historii. Szkoła w Dęblinie była zawsze najważniejszym i największym przecież ośrodkiem szkolenia naszych lotników, przysłowiową kuźnią kadr dla polskiego lotnictwa wojskowego.

I oto dęblińska Szkoła, zwana teraz oficjalnie Oficerską Szkołą Lotniczą im. Jana Krasickiego, obchodzi w tym roku 20-lecie w Polsce Ludowej. Próba bilansu dorobku Szkoły w okresie ostatnich dwudziestu lat, biorąc jednocześnie pod uwagę bogate tradycje z okresu międzywojennego i walk na frontach II wojny światowej, nie jest sprawą łatwą. Zostawmy więc to historykom wojskowym lotnictwa, którzy — mam nadzieję — podsumują dorobek dęblińskiej „Szkoły orląt" w najbliższej przyszłości. Chciałbym tu przy okazji dodać, że byłoby mile widziane, myślę że również przez cywilów, jakieś specjalne wydawnictwo o charakterze albumowym upamiętniające dzieje i dorobek szkoły lotniczej w Dęblinie (może Wydawnictwo MON zechce pokusić się o taką edycję?!).

Dęblin w 1945 r, z chwilą kiedy awansował ponownie do rangi szkoły orląt, przedstawiał jedno wielkie rumowisko. Zdawało się wtedy, że nie wróci już do dawnej świetności. Z przedwojennego CWL-1 ocalało zaledwie 35 procent zabudowań i obiektów, mogących służyć za pomieszczenia oficerskiej szkoły lotniczej. Trzeba było zaczynać właściwie wszystko od początku. Trzeba to sobie najpierw uzmysłowić, aby ocenić dorobek i rangę, jaką posiada dziś dęblińska szkoła lotnicza.

Przytoczmy parę faktów i danych z historii dwudziestolecia Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego.

Pierwszy powojenny etap rozwoju dęblińskiej Szkoły przypada na lata 1945-1949. Był to okres odbudowy w oparciu o materialną, kadrową i dydaktyczną pomoc Związku Radzieckiego. Do 1949 roku ukończyło Szkołę setki pilotów myśliwskich, szturmowych, bombowych, łącznikowych i nawigatorów.

Poza tym OSL przygotowywała setki specjalistów lotniczych, a nawet wykonywała w tym czasie zadanie wyższej uczelni lotniczej, przygotowując na specjalnych kursach dowódców eskadr i pułków oraz oficerów sztabu. W roku 1947, na przykład, kurs taki ukończyli m. in. obecny Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan RACZKOWSKI, Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Czesław MANKIEWICZ, Szef Sztabu Inspektoratu Lotnictwa gen. bryg. nawig. Władysław JAGIEŁŁO.

Drugi okres działalności Szkoły przypada na lata 1950-1955. Charakteryzował się on intensyfikacją szkolenia i dynamicznym jej rozwojem, co wynikało z ówczesnej sytuacji międzynarodowej i konieczności rozbudowy i umacniania siły obronnej Polski. W dziedzinie modernizacji sprzętu nastąpiła poważna zmiana. Na miejsce Po-2 wprowadzono nowy samolot szkolno-treningowy Jak-18. Na wyposażenie eskadr szturmowych wprowadzono samoloty Il-10. Od 1952 roku zaczęto wprowadzać polski sprzęt. W 1952 roku — „Junak-2", w 1954 r. — „Junak-3". Podsumowaniem tego okresu były obchodzone wiosną 1955 roku uroczystości 10-lecia istnienia Szkoły. Rada Państwa w uznaniu zasług dla rozwoju polskich kadr lotniczych odznaczyła Szkołę orderem „Sztandaru Pracy" II klasy, a Rozkazem MON Oficerska Szkoła Lotnicza otrzymała imię młodzieżowego bohatera Jana Krasickiego.

Na okres 1956-1965 przypada trzeci etap rozwoju Szkoły. Cechowała go modernizacja i jakościowa przebudowa systemu szkolenia lotniczego, związana z technicznym i organizacyjnym rozwojem lotnictwa polskiego. W dziedzinie szkolenia podchorążych dokonano zmiany kierunków i metod. Polegały one na ujednoliceniu systemu szkolenia w ramach aeroklubów, LPW i szkół oficerskich, podniesieniu cenzusu wykształcenia podchorążych i przedłużeniu okresu nauki, rozszerzeniu zakresu szkolenia ogólnowojskowego, społeczno-politycznego i lotniczego, dalszej modernizacji sprzętu oraz metodyki nauczania i wychowania podchorążych. Od 1955 roku następuje przechodzenie na sprzęt odrzutowy. Od 1958 r. podchorążowie szkoleni są na nowym sprzęcie szkolno-treningowym polskiej produkcji typu TS-8 „Bies", a od 1964 r. na odrzutowym TS-11 „Iskra".

Rezultatem podniesienia wiedzy fachowo-lotniczej i pedagogicznej kadry OSL był wzrost poziomu wyszkolenia podchorążych, którzy wylatali ogółem ponad pół miliona godzin.

Mury dęblińskiej Szkoły opuszczają dziś ludzie przygotowani nie tylko pod względem lotniczym, ale ogólnym, ideowo-politycznym i kulturalnym. OSL — co trzeba mocno podkreślić — jest uczelnią przygotowującą nową ludową inteligencję, oficerów — wychowawców i działaczy politycznych. W okresie powojennego dwudziestolecia dęblińska „Szkoła orląt" była i jest ważnym ośrodkiem wychowania wojskowego i obywatelskiego.

Na tym polega między innymi historyczna zasługa dęblińskiej szkoły lotniczej.

Ikarus

WILGA-2 i KOBUZ-3

NA TARGACH POZNAŃSKICH

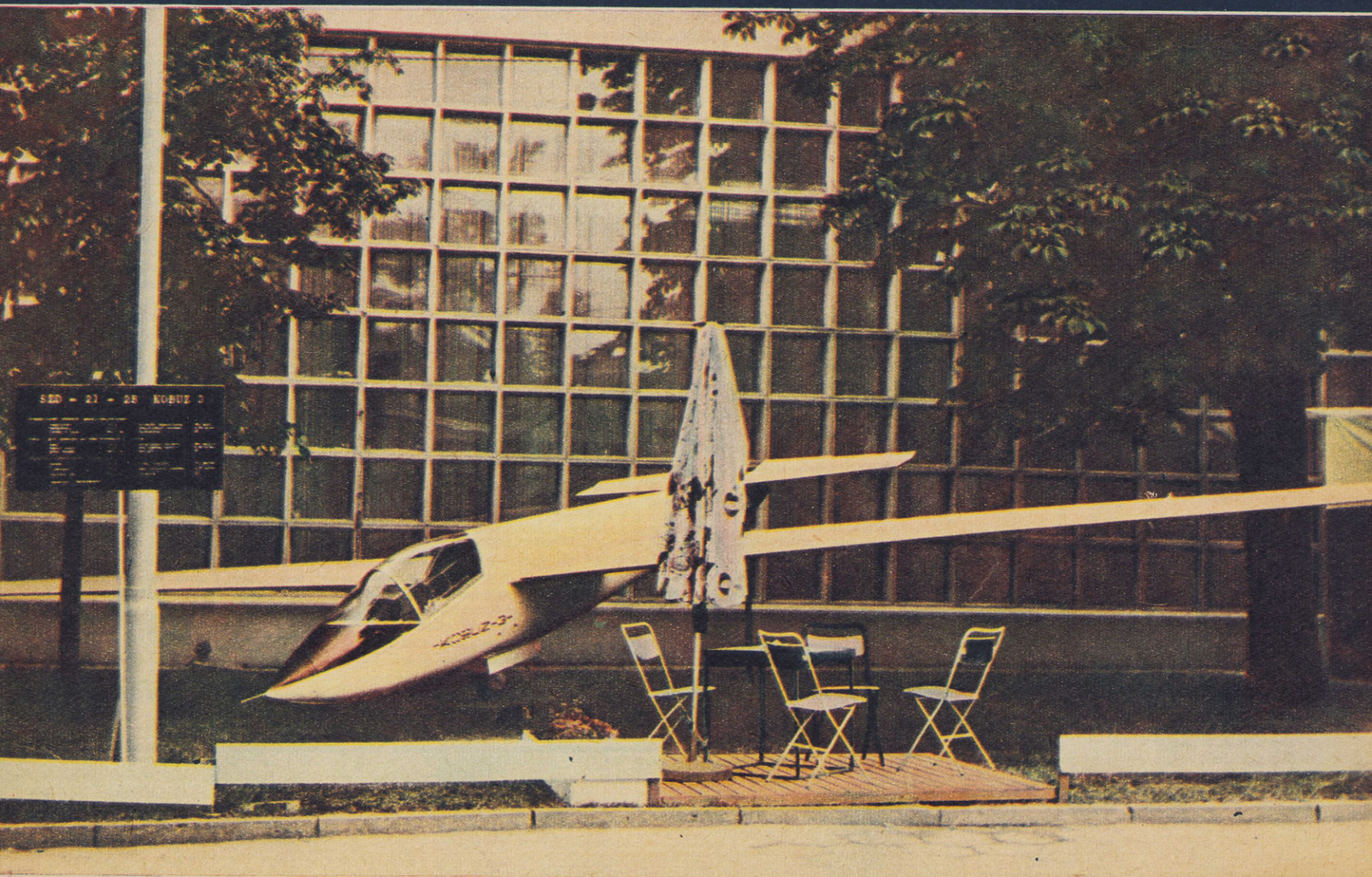
W dniach od 13 do 28 czerwca br. odbywały się w Poznaniu XXXIV Targi Międzynarodowe z udziałem wystawców z 60 krajów świata.

Kluczową ekspozycją targową, zarówno pod względem rozmiarów jak i ciężaru gatunkowego, było stoisko polskiego przemysłu ciężkiego. Tutaj wystawił swe eksponaty również nasz przemysł lotniczy, występujący pod znakiem PZL.

Na stoisku targowym PZL znajdował się najnowszy polski samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga - 2" z krajowym silnikiem WN - 6 oraz jednomiejscowy szybowiec akrobacyjno-wyczynowy SZD - 21 - 2B „Kobuz - 3". Samolot „Wilga - 2" był już wielokrotnie opisywany w naszym czasopiśmie. Podajemy więc kilka ciekawszych danych nowego szybowca: rozpiętość — 14,00 m, wydłużenie — 14,5, ciężar w locie — 382,5 kG, prędkość dopuszczalna — 350 km/h, min. prędkość opadania — 0,93 m/sek, doskonałość — 30.

Poza tym pokazano lotniczy osprzęt pomocniczy oraz silnik tłokowy.

Warto też przypomnieć, że w tym roku Polskie Linie Lotnicze LOT brały już po raz 23 udział w obsłudze Międzynarodowych Targów Poznańskich.



Na zdjęciach: Powyżej — samolot PZL-104 „Wilga-2". Poniżej — szybowiec SZD-21-2B „Kobuz-3".
Foto: Marian Kobrzyński

MIGAWKI Z SOUTH CERNEY

O WYSPIARSKIM klimacie, typowo angielskiej pogodzie, niech świadczy choćby rozmowa, którą odbył nasz mistrz świata z Argentyny mgr inż. Edward Makula z angielskim szybownikiem.

— Czy pan sobie przypomina, kiedy ostatnio nad wyspą była dobra pogoda? — zapytał nasz szybownik.

Anglik dość długo milczał. Po dłuższej chwili, jakby po wnikliwym zastanowieniu się, odpowiedział:

— To było w czwartek zeszłego roku.

★

CO GROŹNIEJSI konkurenci naszych pilotów z niedowierzaniem oglądali, i to szczegółowo, cztery polskie „Foki". Nie mogli zrozumieć, dlaczego Polacy zdecydowali się wystawić do udziału w mistrzostwach świata i to w obu klasach cztery seryjne „Foki". Wnikliwie szukali cech różniących te szybowce. Nie znajdując ich, kiwali głowami z niedowierzaniem i... odchodzili.

★

DUŻYM ZASKOCZENIEM dla obserwatorów był fakt, iż czołowi piloci z mistrzostw świata rozegranych dwa lata temu w Argentynie zajęli dalsze miejsca i w efekcie przesunęli się do drugiej dziesiątki zawodników. Swoje dalekie miejsca zawdzięczali słabym warunkom atmosferycznym. Interesujące jest, iż spośród czołówki argentyńskiej tylko Edward Makula i Jerzy Popiel utrzymali się w pierwszej piątce na mistrzostwach w Anglii.

★

EKIPA NRF miała sprawnie działający podsłuch radiowy, dzięki któremu jej kierownictwo, a przede wszystkim piloci NRF, byli na bieżąco informowani o lotach ich przeciwników, w szczególności najgroźniejszych, do których zaliczali się piloci naszego kraju. I tak na przykład, gdy któryś z polskich pilotów podawał przez radio swoje położenie na trasie przelotu, wiadomość ta była niezwłocznie tłumaczona na język niemiecki (oczywiście przez zorganizowany podsłuch NRF-owski) i przekazywana natychmiast własnym pilotom. Niemcy doszli do takiej wprawy, iż bez większych pomyłek określali według brzmienia głosu nazwisko polskiego pilota. Wniosek z tego, iż na przyszłych mistrzostwach świata trzeba będzie się porozumiewać nieskomplikowanym szyfrem.

★

GDY W EKIPIE polskiej zorientowano się, iż jeden z szybowników czechosłowackich stracił orientację, postanowiono przyjść mu z pomocą. Nasz specjalista do spraw radiowych szybko go namierzył i podał dane określające jego położenie. Dzięki tej pomocy pilot CSRS mógł osiągnąć lepszy wynik punktowy.

★

NIECODZIENNE chwile przeżyło kierownictwo ekipy polskiej w czasie lotu chmurowego dwóch naszych czołowych pilotów szybowcowych, ściślej dwóch mistrzów świata, Edwarda Makuli i Jana Wróblewskiego. Otóż zdecydowali się oni wejść w chmurę, w krótkich stosunkowo odstępach czasu po sobie, aby po osiągnięciu możliwie najlepszej wysokości szybko odlecieć na trasę przelotu. Pierwszy zniknął w masach chmury Edward Makula, a w chwilę po nim Jan Wróblewski. Przy locie z widzialnością zero tylko sprawnie działająca informacja radiowa mogła zapewnić orientację obu pilotom. Bez przerwy przekazywali oni sobie krótkie meldunki radiowe, słyszane na lotnisku w South Cerney, w namiocie kierownictwa ekipy polskiej. Meldunki te były rzeczywiście krótkie i zawierały jedynie aktualną wysokość i prędkość wznoszenia w metrach na sekundę. Gdy różnica wysokości między pilotami wynosiła od 60 do 80 m, istniał dostateczny pas bezpieczeństwa dzielący obu pilotów. Sytuacja stała się jednak niepokojąca dla kierownictwa ekipy, gdy zorientowano się, iż Jan Wróblewski dzięki lepszemu wznoszeniu zbliżył się do szybowca Edwarda Makuli na odległość rzędu dwudziestu metrów. Jeszcze kilka sekund takiego lotu i mogło nastąpić zderzenie obu szybowców. Wtedy Jan Wróblewski podjął właściwą decyzję i włączył hamulce aerodynamiczne, dzięki którym jego „Foka" zmniejszyła prędkość wznoszenia, pozwalając koledze na bezpieczny lot. Gdy nastąpił zanik wznoszenia, obaj piloci opuścili chmurę i udali się na dalszy lot zespołowy.

★

OGROMNĄ SYMPATIĄ i uznaniem cieszył się na mistrzostwach Edward Makula. Wszyscy go tutaj znali. Zresztą i on też miał wielu wielu znajomych i przyjaciół z poprzednich mistrzostw. Trzeba przy tej okazji dodać, iż Edward Makula jest jedynym pilotem, który czterokrotnie bronił barw naszego kraju na mistrzostwach świata w szybownictwie. I co najciekawsze, iż każdorazowo zajmował czołowe miejsca (5 — 1958, 2 — 1960, 1 — 1963, 4 — 1965). Oprócz tego, że świetnie lata, aktualnie jest pilotem sanitarnym i należy do nielicznych w Polsce pilotów — poliglotów. Próbkę swych umiejętności dał w Anglii, gdzie w gronie szybowników zagranicznych odpowiadał na pytania w ich języku ojczystym, co wywoływało ogromne wrażenie. Warto w tym miejscu dopowiedzieć, iż w Argentynie, po wręczeniu mu pucharu, dyplomu i złotego medalu za zdobycie pierwszego miejsca, Edward Makula jako aktualny mistrz świata wygłosił przemówienie w języku hiszpańskim, zdobywając sobie natychmiast ogromny autorytet u Argentyńczyków, nie mówiąc już o wzbudzonym entuzjazmie. **(m)**

Na zdjęciu: Mistrz świata Jan Wróblewski przemawia w South Cerney na zakończenie mistrzostw. Foto: Z. Korsak

WYNIKI X SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

KLASA OTWARTA

1.	Jan WRÓBLEWSKI	POLSKA	FOKA-4	5 269 pkt.
2.	Rolf SPÄNIG	NRF	D-36	5 164 „
3.	Rolf KUNTZ	NRF	SHK-1	4 990 „
4.	Edward MAKULA	POLSKA	FOKA-4	4 971 „
5.	Ciril KRIŽNAR	Jugosławia	Meteor	4 937 „
6.	John WILLIAMSON	W. Brytania	Olimpia 419	4 756 „
7.	Nicholas GOODHART	W. Brytania	Dart 17	4 617 „
8.	Jean-Pierre CARTRY	Francja	Edelweiss	4 496 „
9.	Charles YEATES	Kanada	Skylark -4	4 321 „
10.	Jean-Claude PENAUD	Francja	Edelweiss	4 257 „
11.	Henri STOUFFS	Belgia	Ka-6	4 177 „
12.	Rolf HOSSINGER	Argentyna	Austria	4 124 „
13.	Kornel THURI	Węgry	A-15	4 109 „
14.	Paddy KEARON	Irlandia	Olimpia 419	4 084 „
15.	Milan SVOBODA	Czechosłowacja	Spartak	4 081 „
16.	Walter VERGANI	Włochy	Skylark-4	4 079 „
17.	Gyorgy PETROCZY	Węgry	A-15	4 056 „
18.	Richard JOHNSON	USA	Skylark-4	4 052 „
19.	Andrew SMITH	USA	Sisu 1-A	3 903 „
20.	Hans NIETLISPACH	Szwajcaria	Skylark-4	3 629 „
21.	Rafael FRENE	Argentyna	Std. Austria	3 416 „
22.	Władimir CZUWIKOW	ZSRR	A-15	3 390 „
23.	Derek REID	Australia	Skylark 4	3 338 „
24.	„Bomber" JACKSON	Płd. Afryka	Olympia 419	3 267 „
25.	Daniel ARBER	Izrael	Skylark 4	2 855 „
26.	S. H. GEORGESON	Nowa Zelandia	Skylark 4	2 833 „
27.	Gerrit Jan ORDELMAN	Holandia	Sagitta 1	2 816 „
28.	David WEBB	Kanada	Dart 17	2 582 „
29.	Franz ULBING	Austria	Ka 6 CR	2 549 „
30.	Ejvind NIELSEN	Dania	Pik 16C Vas.	2 524 „
31.	D. F. WESTENRA	Nowa Zelandia	Skylark 3G	2 468 „
32.	M. WIERIETIENNIKOW	ZSRR	A-15	2 464 „
33.	Jim HARROLD	Rodezja	Skylark 4	2 184 „
34.	„Boet" DOMISSE	Płd. Afryka	BJ 2	2 139 „
35.	Irve SILESMO	Szwecja	Ka 6 CR	2 138 „
36.	Raymond SMITH	Rodezja	Skylark 3F	2 125 „
37.	Harald JENSEN	Dania	Hütter Libelle	2 050 „
38.	John BLACKWELL	Australia	Std. Austria	1 900 „
39.	Michael SLAZENGER	Irlandia	Olympia 419	1 703 „
40.	Fiorenzo LAMERA	Włochy	M 100 S	1 604 „
41.	Seppo HÄMÄLAINEN	Finlandia	Skylark 4	314 „

KLASA STANDARD

1.	Francois HENRY	Francja	Edelweiss	4 945 pkt.
2.	Markus RITZI	Szwajcaria	Elfe-Std	4 798 „
3.	FRANCISZEK KĘPKA	POLSKA	FOKA-4	4 627 „
4.	JERZY POPIEL	POLSKA	FOKA-4	4 578 „
5.	George BURTON	W. Brytania	Dart-15	4 517 „
6.	Wally SCOTT	USA	Ka-6	4 375 „
7.	Jacki LACHENY	Francja	Edelweiss	4 263 „
8.	Rudolf LINDNER	NRF	Phoebus	4 249 „
9.	T. DEANE-DRUMMOND	W. Brytania	Olimpia 465	4 179 „
10.	Ed VAN BREE	Holandia	Ka-6	4 144 „
11.	Johann FRITZ	Austria	Austria SH	4 130 „
12.	Harro WÖDL	Austria	Ka-6	4 092 „
13.	Matias WIITANEN	Finlandia	Vasama	3 975 „
14.	Heinz HUTH	NRF	Ka-6	3 921 „
15.	Richard SCHREDER	USA	HP-12	3 913 „
16.	Leo. BRIGLIADORI	Włochy	Uribel C	3 902 „
17.	Per Axel PERSSON	Szwecja	Vasama	3 830 „
18.	Niels SEJSTRUP	Dania	Ka-6	3 800 „
19.	Urs BLOCH	Szwajcaria	Ka-10	3 788 „
20.	Sture RODLING	Szwecja	Vasama	3 770 „
21.	D. REPARON	Holandia	Ka 6 CR	3 761 „
22.	Rudolf MESTAN	Czechosłowacja	Standart M 25	3 445 „
23.	Attilio PRONZATI	Włochy	M 100 S	3 281 „
24.	Juhani HORMA	Finlandia	Havukka-Std.	3 218 „
25.	Martin BAEKE	Belgia	Ka 6 CR	3 189 „
26.	Robert CLIFFORD	Płd. Afryka	Ka 6 CR	3 133 „
27.	Reinaldo PICCHIO	Argentyna	Ka 6	3 075 „
28.	Tor JOHANNESSEN	Norwegia	Pik 16C Vasama	2 987 „
29.	Malcolm JINKS	Australia	ES 60 Boom.	2 912 „
30.	Marcel CARTIGNY	Belgia	Foka 3	2 875 „
31.	Rex HANDLEY	Nowa Zelandia	Ka 6	2 488 „
32.	Ib BRAES	Dania	Ka 6 CR	2 475 „
33.	Vaclav MARECEK	Czechosłowacja	Standart M 25	2 467 „
34.	Karel KORPAR	Jugosławia	Libis 18	2 396 „
35.	Tom EVANS	Irlandia	Ka 6	2 346 „
36.	T. FILIPPUSSON	Islandia	Pik 16 C Vas.	2 233 „
37.	V. STEPANOVIĆ	Jugosławia	Delfin	2 224 „
38.	Harald HÖIMYR	Norwegia	Ka 6 CR	1 988 „
39.	Vishwa GUPTA	India	Ka 6	1 904 „
40.	Peder MORTENSEN	Kanada	Olympia 463	1 800 „
41.	Allan CAMERON	Nowa Zelandia	Olympia 465	1 788 „
42.	Bob ROWE	Australia	ES 60 Boomer.	1 528 „
43.	Leifur MAGNUSSON	Islandia	Ka 6 CR	1 475 „
44.	Oleg SUSŁOW	ZSRR	KAI 14	725 „
45.	J. JARUSZAWICZIUS	ZSRR	KAI 14	229 „

(nieoficjalna, dla ekip czteroosobowych)
PUNKTACJA DRUŻYNOWA

1.	POLSKA	19 445 pkt.
2.	NRF	18 324 „
3.	W. BRYTANIA	18 069 „
4.	FRANCJA	17 961 „
5.	USA	16 243 „
6.	WŁOCHY	12 866 „
7.	DANIA	10 849 „
8.	AUSTRALIA	9 678 „
9.	NOWA ZELANDIA	9 577 „
10.	ZSRR	6 808 „

ZWYCIĘSKI

JESZCZE nie tak dawno żegnaliśmy ich życząc uzyskania jak najlepszych wyników sportowych pod niebem Anglii, tej Anglii, pod której niebem i w jego obronie walczyli w słynnej bitwie powietrznej, przed dwudziestu pięciu laty, nasi piloci myśliwscy.

Teraz role się zmieniły. Na podbój nieba angielskiego wyruszyli czterej sportowcy. W okresie minionej wojny dwóch z nich było chłopcami kilkuletnimi, a dwóch, w tym mistrz świata Jan Wróblewski, właśnie się urodziło. Dzisiaj mają po dwadzieścia pięć lat.

Pod niebem Anglii ci czterej wysłannicy naszego szybownictwa odnieśli kolejny tryumf sportowy. Ich start na szybowcach standard w obu klasach, a więc mniej doskonałych w porównaniu do innych maszyn, był jakby rzuconym wyzwaniem, budzącym początkowo zdumienie, które później zastąpił podziw i uznanie obcych pilotów.

Jakże może nie radować, właśnie nas, pierwszy zagraniczny start Jana Wróblewskiego, którego debiut na mistrzostwach świata wypadł tak okazale. Cieszy nas również i fakt, że zdobyty tytuł mistrza świata w klasie otwartej utrzymał się w polskich rękach i właściwie został przejęty od naszego znakomitego szybownika Edwarda Makuli.

Ogromny sukces naszych szybowników pod niebem Anglii, o którym tak cicho w prasie brytyjskiej, podobnie jak i o naszych walecznych lotnikach z okresu drugiej wojny światowej, stanowi dla nas jeszcze jeden dowód tendencyjności w ocenie faktów, wydarzeń i czynów dokonanych nad tym wyspiarskim krajem.

Niezwykle serdeczne powitanie, jakie towarzyszyło naszym pilotom, po powrocie z Anglii, tak na granicy, jak w Zielonej Górze i Lesznie, jest cząstką tej ogromnej sympatii, jaką darzy szybowników społeczeństwo polskie, a przede wszystkim młodzież.

Obok zamieszczamy wypowiedzi pilotów i kierownictwa ekipy udzielone naszemu wysłannikowi, kilka godzin po przekroczeniu granicy. (m)

Mistrz Świata

JAN WRÓBLEWSKI

LOS uśmiechnął się do mnie wyjątkowo. Ale szczęście to nie wszystko. Na wynik mój zapracowała solidarnie cała ekipa oraz niezwykle ofiarni i pomocni przyjaciele z angielskiej Polonii. Przede wszystkim zaś pragnę wyrazić uznanie dla mego towarzysza lotów zespołowych w klasie otwartej Edwarda Makuli. Jego ogromne doświadczenie, umiejętności taktyczne, którymi dzielił się szczerze w okresie treningu i mistrzostw, dały mi bardzo wiele. A dodać do tego trzeba jeszcze bezcenne informacje w czasie trwania konkurencji, informacje, które pozwoliły mi zabezpieczyć się przed kryzysami czy zmiennymi warunkami.

Jestem wzruszony tak serdecznym przyjęciem na rodzinnej ziemi. Ale czy naprawdę zasługuję na tyle słów uznania? Pozostali koledzy z ekipy dali z siebie nie mniej, tyle, że szczęścia im nie stało...

A w Anglii latało mi się świetnie. Już po pierwszej konkurencji prysły strachy o niezwykłych warunkach atmosferycznych (bryzę na przykład znałem tylko ze słyszenia), kłopotach z nawigacją i rutynowanych konkurentach na superszybowcach, i choć czekało mnie potem jeszcze wiele trudnych chwil, wiedziałem wówczas, że mając oparcie w doskonale się spisujących kolegach — Franek Kępka był najlepszy w klasie standard tego dnia — łatwo się nie poddam.

W ramach lotów wymiennych wylaszowałem się na niemieckiego „Phoebusa" i francuskiego „Edelweissa". Na pierwszym szybowcu robiłem próbę przeskoku z prędkością.. nawet 250 km/h. Myślę, że podawane dane nie są przesadzone, biegunowa rzeczywiście płaska. Osiągi „Edelweiss" są — moim zdaniem — zbliżone do „Foki". Specjalnie do gustu przypadła mi obszerna i wygodna kabina oraz właściwości w krążeniu, które możliwe jest na małej prędkości i niewielkim promieniu.

Obecnym moim życzeniem jest kilka dni odpoczynku przed mistrzostwami Polski, na których walka wcale nie zapowiada się łatwiejsza, ale wątpię, czy to pragnienie jest realne. Czasu jest naprawdę brak. Całe szczęście, że kierownictwo mojej szkoły poszło mi na rękę i przełożyło praktykę na sierpień, który zapowiada się bardzo pracowicie. Latanie bowiem lataniem, to piękna rzecz bez wątpienia, ale nauka jest najważniejsza.

3 miejsce

FRANCISZEK KĘPKA

NIE przypuszczałem, że będę miał zaszczyt uczestniczenia w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w South Cerney. Trudno mi nie wyznać, iż byłem ogromnie z tego zadowolony. Ale gdy minęły pierwsze chwile zadowolenia, nastąpiła trzeźwa ocena sytuacji. Nie będę ukrywał, że im bardziej zbliżał się dzień odjazdu do Anglii, tym większa opanowywała mnie trema. Coraz bardziej zdawałem sobie sprawę, że niedługo stanę na starcie wielkiej imprezy szybowcowej. W toku przygotowań do mistrzostw, prowadzonych na terenie kraju, trema stopniowo ustępowała.

Wreszcie znalazłem się w South Cerney. Przede wszystkim zwrócił moją uwagę rozmach, z jakim przygotowywano mistrzostwa. Zainteresowałem się oczywiście szybowcami zagranicznymi. Na pierwszy rzut oka — rzeczywiście było co oglądać. Po pewnym czasie wyselekcjonowałem siedem szybowców w klasie otwartej i pięć szybowców w klasie standard, które ustępowały naszemu sprzętowi. Długo przyglądałem się tym pięciu szybowcom moich przeciwników, starałem się je dobrze zapamiętać i wyciągnąć jakieś dla siebie wnioski taktyczne.

Po lotach treningowych zaczęły się mistrzostwa. Pierwsza konkurencja i pierwsze zwycięstwo, które odniosłem, trochę mnie oszołomiły. Również i druga konkurencja była udana. Natomiast trzecia konkurencja zakończyła się dla mnie niepowodzeniem. Ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne oraz niewłaściwe dane dotyczące prędkości wiatru, zmuszony byłem do lądowania. Zupełnie dobrze powiodło mi się natomiast w dwóch kolejnych konkurencjach, a ostatnią wygrałem.

Mimo iż jestem zakochany w naszej „Foce", to jednak niektóre szybowce wyraźnie ją przewyższały. Charakteryzowały się one świetnym wykończeniem, przy czym zwracało uwagę obserwatora łączenie elementów, dopracowanie, idealna powierzchnia skrzydeł, zastosowanie plastyku. Jestem przekonany, iż „Foka-4" dzięki dalszym ewolucjom mogłaby posiąść wiele cech, które uczyniłyby ją szybowcem o lepszej doskonałości.

Na mistrzostwach dużo się nauczyłem, zdobyłem doświadczenie, po prostu otrzeźwiałem się z tak wielką imprezą szybowcową. Na niej właśnie wyraźnie zmalał w moich oczach mit o wielkich szybownikach zagranicznych. Gdy wyjeżdżałem z Anglii, doszedłem do wniosku, że mogę wierzyć we własne siły i że stać mnie na nawiązanie równorzędnej walki sportowej ze sławami zagranicznymi.

4 miejsce

EDWARD MAKULA

ZASADNICZYM elementem tegorocznych mistrzostw, w porównaniu do poprzednich, było to, że należało się poważnie liczyć z przeciwnościami pogody. Doszedł więc jeszcze jeden czynnik i to bardzo ważny (oprócz pilotów i szybowców): pogoda. Od niej uzależnione były wyniki sportowe. Ona z kolei utrudniała nawigację. Właśnie walcząc z przeciwnościami pogody dużo straciłem punktów w pierwszej, trzeciej i czwartej konkurencji.

Angielskie warunki atmosferyczne przy jakich latałem, charakteryzowały się wybitnie niskim pułapem chmur o podstawie rzędu sześciuset metrów, na ogół słabymi wznoszeniami i słabą widzialnością ziemi. Dla przykładu podam, iż na stukilometrowym odcinku widzialność wahała się od jednego do dwóch kilometrów. Uniemożliwiała ona odnajdywanie wznoszeń oraz kontrolowanie rozwoju chmur.

Ogólnie wiadomo, iż regulamin tegorocznych mistrzostw świata uległ zmianom, a przede wszystkim punktacja. Anglicy, którzy liczyli na szansę niedostosowania się zawodników do wymogów nowego regulaminu, właśnie w tym przypadku przeliczyli się. Na przykład, nasi zawodnicy szybko przestawili się na nowy styl latania i przestrzegali go. Na koniec kilka słów o bryzie morskiej. Właśnie tę bryzę straszono nas jak małe dzieci przez cały okres mistrzostw. Zresztę większość zawodników nie widziała bryzy. Okazała się nie taka straszna.

Wyznaczenie konkurencji przez gospodarzy najlepiej scharakteryzował Hossinger, który mi powiedział, iż jego babcia lepiej by dobrała konkurencje do aktualnych warunków atmosferycznych.

Po zakończeniu mistrzostw latałem na dwóch szybowcach: „Phoebus" i „Edelweiss", które krótko mówiąc okazały się przyjemne i poprawne w pilotażu. Do bezkonkurencyjnych szybowców w Anglii zaliczam: D-36, SHK-1, A-15, Sisu i „Phoenix". Gdybyśmy dysponowali na mistrzostwach lepszym szybowcem niż „Foka", byłyby szanse zajęcia lepszych miejsc, ponieważ mieliśmy nad przeciwnikami zdecydowaną przewagę w technice i taktyce przelotowej.

Życzyłbym sobie, aby w przyszłych mistrzostwach nasi zawodnicy startowali na nowych względnie unowocześnionych szybowcach. Ekipie natomiast winien towarzyszyć konstruktor szybowcowy i dziennikarz lotniczy.

POWRÓT Z ANGLII

4 miejsce

JERZY POPIEL

OGÓLNIE mówiąc pogoda panująca w Anglii podczas trwania tegorocznych mistrzostw świata była mało sprzyjająca. Większość konkurencji rozpoczynana była przy niskim pułapie chmur i słabych wznoszeniach termicznych. Niektóre konkurencje z tego powodu nie zapowiadały się ciekawie.

Przed mistrzostwami świata mówiło się o bryzie morskiej. Nie napotkaliśmy jednak typowej bryzy. Obsługa meteorologiczna mistrzostw była bardzo dobrze zorganizowana, jednak w wielu przypadkach nie sprawdzały się dawane na odprawie prognozy. Było to dużą trudnością w taktycznym doborze czasu odejścia na trasę przelotu danej konkurencji. Dobór konkurencji na mistrzostwach nie był najlepszy. Gdyby zamiast przelotu otwartego rozegrano prędkościowy przelot docelowo-powrotny, udałoby się w dniu następnym rozegrać prędkościowy przelot po trasie trójkąta trzysta kilometrów. Najlepsze na mistrzostwach warunki atmosferyczne, panujące w dzień po przelocie otwartym, zostały zmarnowane. Dało się wyczuć, iż dobór konkurencji przez organizatora był niekiedy czyniony pod kątem interesów pilotów angielskich. Moim zdaniem tylko trzy konkurencje były właściwie dobrane.

Do osiągnięcia dobrych rezultatów przez naszych pilotów w dużej mierze przyczyniła się współpraca nawigatorów znajdujących się w samochodach. Nie tylko. Wszyscy członkowie ekipy pracowali na nasze wyniki.

Na „Foce" latało mi się nie najlepiej. Przyznam się szczerze, iż uczuciowo bardziej związany byłem z „Zefirem". Osobiście uważam, że w warunkach atmosferycznych, przy jakich lataliśmy na mistrzostwach w Anglii — „Zefir-3" mógł nawiązać równorzędną walkę z innymi szybowcami. Przy tej okazji pragnę dodać, iż piloci szybowcowi powinni mieć większy, niż do tej pory, wpływ na konstruowanie szybowców. Do tej pory zawodnicy mieli za mało do powiedzenia o nowo powstających szybowcach.

Po zakończeniu mistrzostw świata latałem na trzech obcych szybowcach: „Edelweiss", „Phoebus" i KAI-14", „Edelweiss" w porównaniu do „Foki" — tępiej krąży, a na przeskoku jest nieco lepszy do 130 km/h. Pod innymi względami jest szybowcem równorzędnym. „Phoebus" jest lepszy od „Foki" pod każdym względem. Natomiast KAI-14 moim zdaniem bardziej nadaje się do bicia rekordów niż do latania na zawodach.

Kierownik ekipy

TADEUSZ REJNIAK

Wyjeżdżając z Polski, miałem pewne obawy, czy uda się nam powtórzyć sukces z Leszna, Kolonii i Junin. Miałem tremę. Wierzyłem jednak, iż jeden z naszych zawodników znajdzie się w pierwszej piątce. Zawodnicy nasi mieli startować w kraju o dość specyficznym klimacie. Mimo rozpoznania, jakie przeprowadzili ubiegłego roku w Anglii Edward Makula i Józef Dankowski, klimat ten był ciągle dla nas nieznany. Szczególnie dużą trudność mogły nam sprawić mistrzostwa pod względem nawigacyjnym.

Sam przyjazd do Anglii nie zmniejszył naszej tremy. Nie pomylę się, jeśli stwierdzę, iż nawet powiększyło ją spontaniczne powitanie miejscowej Polonii, a przede wszystkim członków Polskiego Klubu Szybowcowego z Lasham, którzy wyraźnie wierzyli w sukces naszych pilotów. Po pierwszych lotach treningowych trema ustąpiła. Uznaliśmy więc, iż nie powinno być tak źle, ponieważ warunki atmosferyczne w czasie trwania treningu były podobne do tych, przy jakich latali nasi piloci w Lesznie przed wyjazdem do Anglii. Już wkrótce pierwsze konkurencje mistrzostw spowodowały wiele radości w naszej ekipie. Te właśnie pomyślnie zakończone loty obudziły w nas nadzieję, że piloci polscy odegrają poważną rolę w Anglii.

Wyniki uzyskane przez naszych pilotów oceniam jako najlepsze z dotychczasowych występień na mistrzostwach świata. Nie zdarzyło się bowiem, aby w końcowej klasyfikacji Szybowcowych Mistrzostw Świata w klasie otwartej i klasie standard wszyscy startujący piloci uplasowali się do czwartego miejsca włącznie, a więc w najściślejszej czołówce, nie mówiąc już o tym, iż jeden z pilotów został mistrzem świata. Rangę ogromnego sukcesu naszych pilotów podnosi również i ten fakt, iż startowali oni wszyscy na szybowcach klasy standard. W tym miejscu chciałbym z satysfakcją podkreślić, iż na nasz sukces złożyła się praca całej siedemnastoosobowej ekipy, dla której nie mam dość słów uznania.

Podobnie jak w Argentynie tak i w Anglii ogromnym zainteresowaniem cieszyliśmy się wśród miejscowej Polonii. Szczególnie chciałbym podziękować wszystkim członkom Polskiego Klubu Szybowcowego z Lasham za owocną współpracę i pomoc ekipie. Organizacja mistrzostw — godna pochwały.

Bardzo byliśmy wzruszeni powitaniem w kraju, tak na granicy, w Zielonej Górze, jak i w Lesznie, gdzie zgotowano nam serdeczne przyjęcie.

Trener

JÓZEF DANKOWSKI

CZWARTE z kolei mistrzostwa świata, do których przygotowywałem pilotów, zakończyły się naszym największym sukcesem w historii tych mistrzostw. Krytykowany na łamach prasy lotniczej plan treningu i przygotowań — moim zdaniem, okazał się pożyteczny i słuszny. Szczególnie teren, nad którym prowadzono trening do mistrzostw, okazał się właściwie dobrany (Szczecin, Leszno, Rybnik). Piloci mieli okazję, przed wyjazdem do Anglii, zapoznać się z terenem przyszłych mistrzostw na podstawie sprawozdań moich i Edka Makuli z pobytu na mistrzostwach Anglii w ubiegłym roku. Ponadto zebrałem cały dostępny materiał z literatury lotniczej i szybowcowej (przeloty, warunki atmosferyczne), który umożliwił pilotom zorientowanie się w klimacie angielskim.

Decyzja wysłania dwóch młodych pilotów była różnie komentowana. Wypowiadano się, między innymi, iż zabieranie ich jest ryzykowne dla ekipy, już choćby dlatego, że nie dysponują odpowiednim doświadczeniem zawodniczym. Ja natomiast znając ich osiągnięcia sportowe wierzyłem, że mają szanse zajęcia dobrych miejsc. Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL przyjęła tę propozycję i dobrze się stało, bowiem młodzi piloci wypadli na mistrzostwach świata bardzo dobrze.

Współpraca ziemia — powietrze była zgrana i miała charakter jak najbardziej prawidłowy. Po prostu każdy wiedział, co ma robić. Nasi piloci latali równo, regularnie, co wzbudzało ogromne zainteresowanie nami, jak żadną ekipą.

Wiele szybowców w klasie otwartej przewyższało doskonałością naszą „Fokę". Dlatego tym większe zadowolenie budzi fakt, że w kapryśnych warunkach atmosferycznych nasi szybownicy zajęli tak dobre miejsca. Sądzę, iż ten właśnie fakt spowoduje u Anglików rewolucję w konstruowaniu szybowców. „Foce" przypisywano wiele wad, część z nich podzieliśmy, ale większość była bezpodstawna. W klasie standard „Foka" zdawała egzamin, ale jednocześnie ten egzamin jest sygnałem, iż należy pracować nad lepszym szybowcem, względnie udoskonalać „Fokę". Trzeba pamiętać, iż od Kolonii minęło pięć lat. Mistrzostwa były bardzo dobrze zorganizowane. Przyjemne wrażenia osłabiły jednak tendencyjnie dobierane konkurencje.

Zebrane w Anglii doświadczenia w lotach zespołowych umożliwią nam dalej rozwijać te przeloty.

Szef techniczny

INŻ. JANUSZ BECKER

BARDZO przydały się nam doświadczenia zebrane na mistrzostwach, w których startowali do tej pory nasi piloci. Dlatego też przed wyjazdem do Anglii zabraliśmy z sobą wszystko to, co mogło nas zabezpieczyć przed jakąkolwiek niespodzianką. Mało, przed wyruszeniem w daleką podróż poddano cały sprzęt szczegółowej kontroli użytkowania; na przykład wozy transportowe i „Nysy" zostały sprawdzone w ruchu, w różnych warunkach terenowych. Fakt, iż zabraliśmy z sobą części zamienne i narzędzia, okazał się pożyteczny, bowiem Anglicy nie wykonywali żadnych napraw, lecz zlecali je specjalizującym się przedsiębiorstwom lub zakładom lotniczym.

W tym, co powiem, nie będzie przesady, że na mistrzostwach byliśmy ekipą techniczną budzącą zrozumiałe zainteresowanie. Mam tutaj na myśli sprawność sprzętu, doświadczenie i operatywność personelu technicznego, jak również samo wyposażenie.

Ponadto jestem bardzo zadowolony z postawy wszystkich członków ekipy wchodzących w skład personelu technicznego. Współpraca ziemia — powietrze (samochody i szybowce) była bardzo dobra. Fakt ten należy zawdzięczać wysokim umiejętnościom kierowców i nawigatorów. Również współpraca na ziemi, w tym przypadku za kierownicą, miała charakter ofiarny i koleżeński.

Dla przykładu dodam, iż wozy nasze wyjeżdżały z South Cerney jako pierwsze i pierwsze wracały. Niemniej jednak kilkanaście godzin jazdy za kierownicą i to z dużą prędkością, czasem w nocy, przyspieszało zmęczenie. Dużą pomoc, szczególnie pod względem znajomości terenu, w tym na drogach angielskich, okazali członkowie Polskiego Klubu Szybowcowego z Lasham.

Wyposażenie specjalne szybowców było po raz pierwszy przygotowane przez Aeroklub PRL (Centrum Szybowcowe i LZN Krosno). Warto dodać, iż na szybowcu Edwarda Makuli zainstalowany był prototyp nowego polskiego sztucznego horyzontu SHA-1 produkcji PZL, który dobrze zdał egzamin praktyczny.

Współczesny rozwój szybownictwa i współczesny poziom rozgrywania mistrzostw świata wykazał, iż należy szerzej niż do tej pory rozbudować osłonę ziemną, mającą ogromny wpływ na wyniki pilotów. I tak na przykład na przyszłe mistrzostwa ekipa powinna być zaopatrzona w co najmniej dwa goniometry; szybowce natomiast w małe, lekkie, o dobrym odbiorze, radiostacje pokładowe.

ZAWODY WIELKIEJ SZANSY

I Krajowe Zawody Szybowcowe w Lisich Kątach zakończone. Ta pierwsza tego rodzaju ogólnopolska impreza, stanowiąca spotkanie bezpośredniego zaplecza naszej czołówki, przyniosła pełny sukces sportowy i organizacyjny. Miejmy nadzieję, że KZS wejdą na stałe do dorocznego kalendarza imprez lotniczych.

Cofnijmy się jednak do 6 czerwca br. kiedy to rozpoczęły się zawody pilotów tzw. II ligi. Na starcie w Lisich Kątach stanęło 25 zawodników z 15 aeroklubów. Po uroczystym otwarciu z udziałem przedstawicieli ZG APRL oraz miejscowych władz i instytucji, 25 szybowców „Mucha Standard" wystartowało do **I konkurencji**, którą był...

trójkąt 101 km Lisie Kąty — Brachlewo — Skórcz — Lisie Kąty.

Pomimo cumulusowej pogody i średnich wznoszeń 2,0—2,5 m/sek, silny czołowy wiatr na pierwszym boku trójkąta utrudniał przelot. Większość pilotów lądowała w okolicach drugiego punktu, po przeleceniu 50—70 km. Zwycięzcą konkurencji i pierwszym liderem zawodów został najmłodszy pilot KZS, mistrz Polski juniorów, 21-letni **Wojciech Mozdyniewicz** z Nowego Targu, który jako jedyny zameldował się na mecie.

Wyniki I konkurencji: 1. Wojciech Mozdyniewicz, Nowy Targ — 41,2 km/h — 30 pkt; 2. Bolesław Kochanowski, Wrocław — 79 km — 24 pkt; 3. Zenon Skolski, Jelenia Góra — 76 km — 23 pkt; 4. Zygmunt Gumiński, Warszawa — 75 km — 22 pkt; 5. Stanisław Marliński, Częstochowa — 71 km — 21 pkt.

W następnym dniu, w podobnych warunkach pogodowych, wyznaczono ponownie przelot po trasie trójkąta 100 km Lisie Kąty — Niedźwiedź — Piotrowice — Lisie Kąty. I tu „trup" padał gęsto. Do mety nikt jednak nie doleciał i zgodnie z regulaminem kokurencję unieważniono.

Dzień 8 czerwca br przyniósł bezchmurne niebo nad Lisimi Kątami i dość silny, wschodni wiatr. Za Wisłą, nad Borami Tucholskimi, widniały jednak zdecydowane szlaki cumulusów. Konkurencją dnia był

prędkościowy docel — powrót długości 194 km Lisie Kąty — Człuchów — Lisie Kąty.

Pierwsze 30 km piloci lecą ostrożnie. Z chwilą nawiązania kontaktu z termiką cumulusową prędkość przelotowa gwałtownie wzrasta. Wszyscy mkną niemal bez krążenia nad bardzo termicznym obszarem rozległych borów, do punktu zwrotnego w Człuchowie. Droga powrotna to też „jazda" po prostej w średnich wznoszeniach rzędu 3 m/sek, pod szlakami cumulusów o podstawach ponad 2 000 m. Niestety, na ostateczne wyniki duży wpływ wywarł czołowy wiatr w drodze do Lisich Kątów, wiejący z siłą 30 km/h. Mimo to konkurencja zakończyła się pełnym sukcesem zawodników, z których aż 23 zameldowało się na mecie. Po pierwszej „konkurencji kierowców", drugiej (niezaliczonej) — „holowników", przyszła i kolej na „konkurencję zawodników".

Ten wyścig nad Borami Tucholskimi wygrał **Antoni Schabowski** z Rzeszowa, prywatnie szef wyszkolenia Aeroklubu Rzeszowskiego, znany pilot samolotowy. Po dwóch konkurencjach na czele znajdował się w dalszym ciągu Wojciech Mozdyniewicz.

Wyniki II konkurencji: 1. Antoni Schabowski, Rzeszów — 69,4 km/h — 28,8 pkt; 2. Stanisław Marliński, Częstochowa — 67,5 km/h — 27,6 pkt; 3. Wojciech Mozdyniewicz, Nowy Targ — 65,1 km/h — 26,4 pkt; 4. Alfred Bzyl, Bydgoszcz — 62,9 km/h — 25,2 pkt; 5. Eugeniusz Pieniążek, Poznań — 62,8 km/h — 24 pkt.

W związku z tym, że pogoda utrzymywała się, choć wiał ciągle silny wiatr, 9 czerwca br był dniem startu do kolejnej konkurencji. Kierownik Sportowy zawodów Walenty Hardt zarządził znów przelot po trasie trójkąta 100 km Lisie Kąty — Piotrowice — Niedźwiedź — Lisie Kąty. I tym razem wszyscy lądowali na trasie i konkurencji nie zaliczono.

Organizatorzy, speszeni nieco tymi niepowodzeniami, postanowili nie ryzykować dalej i mimo że 10 czerwca były szanse na rozegranie, acz niedługiej, konkurencji, szybowce pozostały w hangarze. Za to cztery następne dni rozwiały wszelkie nadzieje na rozegranie jakiejkolwiek konkurencji. Pesymiści zaczęli nawet obawiać się o losy zawodów, do rozegrania których konieczne było zaliczenie czterech konkurencji.

Poniedziałek 14 czerwca br wszystkim poprawia humory. I choć nad lotniskiem bezchmurne niebo, to jednak widoczne z daleka jędrne cumulusy humilisy nad Borami Tucholskimi i komunikat meteo. każą przypuszczać, że wkrótce pokryje się nimi całe niebo. Organizatorzy, choć nastawieni na rozgrywanie konkurencji po trasach zamkniętych, nauczeni przykrymi doświadczeniami wolą już nie ryzykować. Kierownik Sportowy ogłasza zadanie:

prędkościowy przelot docelowy po trasie łamanej Lisie Kąty — Bydgoszcz — Inowrocław, długości 117 km.

Wisła w tym rejonie kraju, nie bez wpływu wielkich obszarów leśnych Borów Tucholskich, jest jednak granicą dzielącą na ogół dwa różne typy pogody i termiki. Tak było i tym razem. I kiedy piloci męczyli się na termice bezchmurnej we wznoszeniach 0,5—1,5 m/sek na wysokości 300—700 m, równolegle do trasy, właśnie za Wisłą, w odległości 30—40 km stały szlaki wysokich cumulusów. Stosunkowo krótka trasa i tylnoboczny wiatr nakazywał jednak lecieć do przodu. Tak też wszyscy zrobili i mimo lotu wielką gromadą, większość szybowców lądowała na trasie między Chełmnem a Bydgoszczą. W tych warunkach popłacała „żebranina" i wytrwałość. Konkurencję wygrał najstarszy pilot zawodów **Bolesław Kochanowski** z Wrocławia, doświadczony zawodnik, ośmiokrotny uczestnik Szybowcowych Mistrzostw Polski. Lądował w Inowrocławiu po przeszło dwóch godzinach lotu i o 10 sek wyprzedził Wiesława Zarzyckiego z Łodzi. Reszta zawodników lądowała na trasie. Po trzech konkurencjach na prowadzenie wyszedł **Stanisław Marliński** z Częstochowy, instruktor lotniczy w Centrum Szybowcowym w Lesznie, znany do tej pory przede wszystkim jako dobry pilot i akrobata samolotowy. Bolesław Kochanowski wyszedł na drugie miejsce. Dotychczasowy lider Wojciech Mozdyniewicz w trzeciej konkurencji przeleciał zaledwie 8 km i zajął ostatnie miejsce. Po trzech konkurencjach spadł na szóstą pozycję.

Wyniki III konkurencji: 1. Bolesław Kochanowski, Wrocław — 52,38 km/h — 30 pkt; 2. Wiesław Zarycki, Łódź — 52,31 km/h — 28,8 pkt; 3. Mirosław Nalepa, Rzeszów — 94 km — 23 pkt; 4. Lech Jaworski, Radom — 71 km — 22 pkt; 5—8. Zenon Skolski, Jelenia Góra, Stanisław Marliński, Częstochowa, Zygmunt Gumiński i Ryszard Witkowski, obaj z Warszawy — wszyscy po 69 km i 19,5 pkt.

Nim zdołano wszystkich ściągnąć do Lisich Kątów, na starcie w dniu 15 czerwca br stanęli znów uczestnicy I Krajowych Zawodów Szybowcowych. Pogoda jaką już znamy. Nad lotniskiem bezchmurne niebo, za Wisłą, nad Borami Tucholskimi — cumulusy. Mimo to wcale nie przesadzony wydaje się być w tym dniu

trójkąt 304 km Lisie Kąty — Człuchów — Żnin — Lisie Kąty.

Konkurencja długa, więc wszyscy, nie zwlekając, meldują się nad taśmą startu lotnego i odchodzą na trasę. Nawiązać kontakt z chmurami — oto cel w pierwszej fazie przelotu. Piloci współpracują w powietrzu solidarnie, w czym zasługa pokładowych radiostacji, przekraczają Wisłę i po 30 km wlatują pod upragnione cumulusy. Od tej pory, mimo dość silnego czołowo-bocznego wiatru, zwiększa się gwałtownie prędkość przelotowa. Drugi bok to właściwie formalność. Lot z wiatrem prosto w ogon i szlaki zwiększają jeszcze bardziej tempo przelotu. Decydująca rozgrywka zaczyna się na ostatnim boku trójkąta, po przeleceniu Bydgoszczy i przekroczeniu Wisły. Chmury i 3—5 metrowe wznoszenia jakby kto nożem obciął. W okolicach Chełmna co większe pole znaczone jest lądującym szybowcem. Na nic zdał się wysiłek czołówki, która wyprzedziła maruderów aż o 3 godziny. Dziś znów będzie: nie kto szybciej, ale kto dalej.

Z wyżebranych ostatnich metrów wysokości lecą wszyscy po prostej i co gorsze niektórzy lądują po prostej. Każdy bowiem km przelecianej odległości, przy takim zagęszczeniu szybowców, może oznaczać, w interpretacji obowiązującego regulaminu, kilka drogocennych punktów więcej. Ofiarą tego wyścigu pada Maciej Michałowski z Wrocławia, który lądując w wysokim zbożu rozbija niemal doszczętnie szybowiec.

Ostatecznie w konkurencji tej, potraktowanej jako przelot po wyznaczonej trasie, zwycięża **Mirosław Nalepa** z Rzeszowa, któremu udaje się zalecieć aż do Grudziądza. On też obejmuje prowadzenie w klasyfikacji ogólnej i jak się później okaże, nie odda go aż do końca.

Wyniki IV konkurencji: 1. Mirosław Nalepa, Rzeszów — 294 km — 30 pkt; 2. Andrzej Dziurzyński, Bielsko-Biała — 281 km — 28,8 pkt; 3. Sławomir Kwiatkowski, Katowice — 277 km — 27,6 pkt; 4. Tadeusz Bułat, Katowice — 275 km — 26,4 pkt; 5—6. Zbigniew Żółkoś i Czesław Mankiewicz, Warszawa — obaj po 274 km i 24,6 pkt.

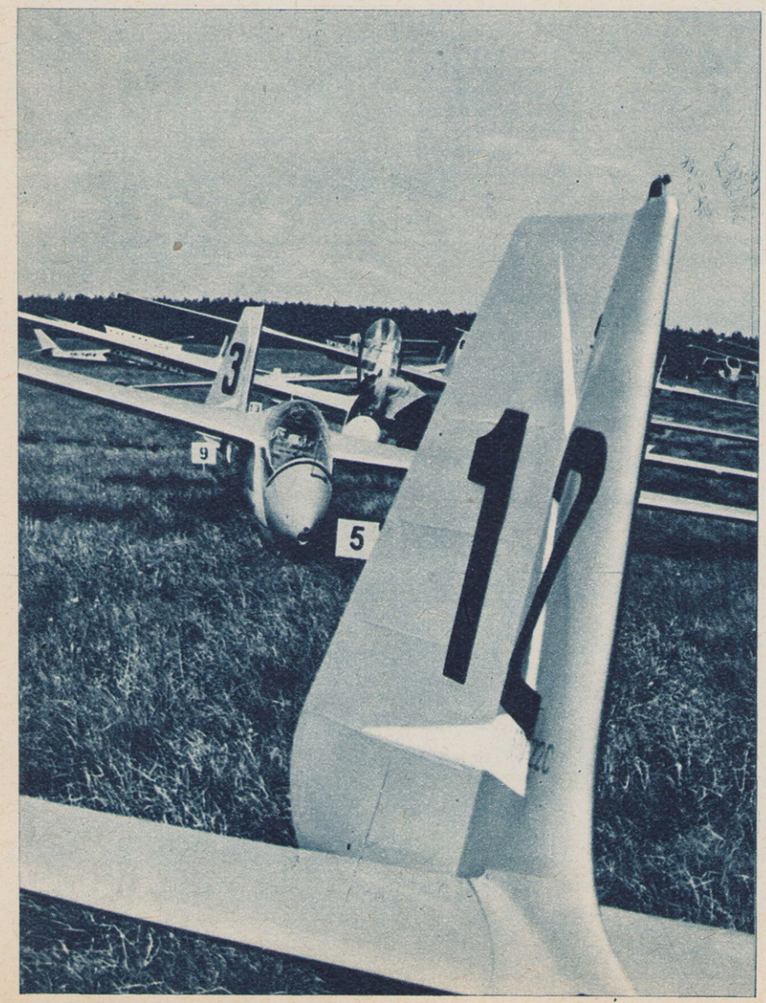
Po jednodniowej przerwie 17 czerwca br. piloci wystartowali do V konkurencji, którą był

docel prędkościowy po trasie łamanej Lisie Kąty — Nowa Karczma — Gdańsk, długości 119 km.

Lisie Kąty, 6 czerwca 1965 r. Flagę na maszt wciąga wielokrotna rekordzistka świata Maksymiliana Paszyc w towarzystwie Wojciecha Mozdyniewicza i Bolesława Kochanowskiego. I Krajowe Zawody Szybowcowe rozpoczęte.

Zygmunt Gumiński z Warszawy latał równo i zajął doskonałe drugie miejsce.

Na starcie I Krajowych Zawodów Szybowcowych w Lisich Kątach stanęło 25 pilotów z 15 aeroklubów, startujących na szybowcach „Mucha Standard". Na zdjęciu — przed startem do konkurencji.



OSTATECZNE WYNIKI I KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

	pkt.		pkt.
1. M. Nalepa Rzeszów	112,85	14. M. Skromny Warszawa	69,8
2. Z. Gumiński Warszawa	95,5	15. E. Pieniążek Poznań	62,4
3. St. Marliński Częstochowa	92,3	16. A. Dziurzyński Bielsko-Biała	61,5
4. Z. Żołkoś Bydgoszcz	87,3	17. A. Bzyl Bydgoszcz	58,7
5. Z. Skolski Jelenia Góra	86,1	18. R. Witkowski Warszawa	56,7
6. W. Mozdyniewicz Nowy Targ	84,7	19. E. Popiołek Kraków	52,65
7. W. Zarycki Łódź	81,9	20. M. Paszyc Poznań	50,9
8. Cz. Mankiewicz Warszawa	81,7	21. Wł. Bubień Lublin	47,6
9. Sł. Kwiatkowski Katowice	79,85	22. H. Kucharski Warszawa	40,2
10. T. Bałut Katowice	79,7	23. H. Badura Bielsko-Biała	40,0
11. B. Kochanowski Wrocław	77,2	24. M. Michałowski Wrocław	35,8
12. A. Schabowski Rzeszów	75,4	25. A. Janicki Wrocław	29,2
13. L. Jaworski Radom	72,75		

Pogoda w tym dniu była wielce kapryśna. Bardzo silny, tylnoboczny wiatr, wiejący z siłą 50—60 km/h, mimo nie najlepszych wznoszeń 1—2 m/ek, zapowiadał jednak tym, którzy dolecą do morza, znaczne prędkości przelotowe. Trudność polegała na tym, że na trasie niebo jak w kalejdoskopie pokrywało się to szlakami cumulusów, to zasnuwało się całkowicie lub też świeciło niczym nie przesłoniętym błękitem. Biada tym, którzy spadli nisko. Dodatkową trudność stanowiła pod chmurami bardzo słaba widoczność pozioma utrudniająca nawigację.

W tych, iście śląskich warunkach, najlepiej oczywiście czuli się Ślązacy — Sławomir Kwiatkowski i Tadeusz Bułat, którzy w tej właśnie konkurencji osiągnęli upragniony awans do pierwszej dziesiątki, premiowanej startem w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w przyszłym roku. Rozkręcił się na dobre Mirosław Nalepa, który po raz drugi zwyciężył w konkurencji. Zadomowił się wreszcie w dziesiątce, coraz pewniej latający, Czesław Mankiewicz.

W zlocie do morza, bo tak nazwano nieoficjalnie V konkurencję, o największym pechu mówić mogą Antoni Schabowski i Bolesław Kochanowski. Plasując się w końcu stawki wypadli z pierwszej dziesiątki, o miejsce w której z powodzeniem walczyli do ostatniej konkurencji.

W sumie „zlot do morza" zaliczyć trzeba do konkurencji bardziej udanych. Do Gdańska doleciało bowiem 13 szybowców.

Wyniki V konkurencji: 1—2. Mirosław Nalepa, Rzeszów i Sławomir Kwiatkowski, Katowice — po 84,9 km/h i 24,75 pkt; 3. Wojciech Mozdyniewicz, Nowy Targ — 84,8 km/h — 23,1 pkt; 4. Tadeusz Bułat, Katowice — 84,7 km/h — 22 pkt; 5. Czesław Mankiewicz, Warszawa — 79,6 km/h — 20,9 pkt.

Wobec tego, że w pozostałych do zakończenia zawodów dwóch dniach nie zdołano wykorzystać krótkotrwałych warunków, I KZS zakończyły się rozegraniem pięciu konkurencji.

Zakończenie I Krajowych Zawodów Szybowcowych w Lisich Kątach miało bardzo uroczysty charakter. Przybyli nań m. in. przedstawiciele ZG APRL oraz miejscowych władz i instytucji, a także młodzież ZMS z Zakładów Przemysłu Gumowego w Grudziądzu, która sprawowała patronat nad zawodami. Wśród gości był też nowo kreowany szybowcowy mistrz świata Jan Wróblewski.

Mirosław Nalepa otrzymał za zwycięstwo w I KZS dwa puchary, w tym jeden przechodni. Puchary otrzymali też następni w klasyfikacji piloci. Wielu zawodników otrzymało nagrody, a wszyscy upominki i kwiaty.

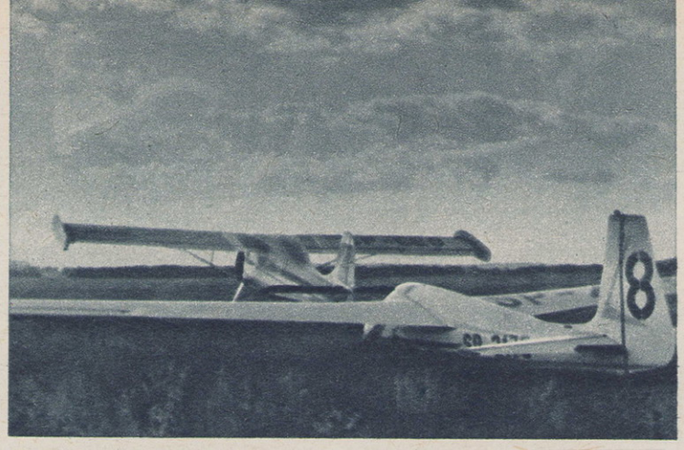
Oceniając na gorąco I Krajowe Zawody Szybowcowe trzeba niewątpliwie stwierdzić, że stały się one bardzo potrzebną, pożyteczną i właściwą formą eliminacji pilotów do mistrzostw Polski.

Zawodnicy, mimo trudnych warunków pogodowych, pokazali, że umieją walczyć. Niewątpliwie brakuje im jeszcze wiele z zakresu taktyki latania zawodniczego, ale właśnie tego rodzaju zawody są niewątpliwie dobrą szkołą w tym zakresie.

Dobrze spisali się organizatorzy i wszystkie służby zawodów, choć niewątpliwie brakuje im jeszcze wiele doświadczenia i tu niejedno dałoby się podpatrzeć w czasie Mistrzostw Polski w Lesznie. Nie zdał egzaminu tylko regulamin sportowy zawodów, który niewątpliwie musi w przyszłości ulec modyfikacji.

Do lisiokąckich zawodów powrócimy jeszcze na naszych łamach.

HENRYK KUCHARSKI



Powyżej: Samoloty holujące PZL-101 „Gawron" doskonale wywiązywały się ze swego zadania. Poniżej: Gen. dyw. Czesław Mankiewicz (na zdjęciu — w środku) czuł się doskonale w gronie szybowników i przyczynił się walnie do sportowej i koleżeńskiej atmosfery, jaka panowała na I KZS w Lisich Kątach.

Tak witali uczestnicy I KZS szybowcowego mistrza świata Jana Wróblewskiego, który w kilka dni po sukcesie odniesionym pod niebem Wielkiej Brytanii zjawił się na zakończeniu zawodów w Lisich Kątach. Foto: St. Jaśko (4) i J. Szymański (3)

ZAWODNICY O ZAWODACH

● **Ryszard Witkowski — Warszawa.** Zawody oceniam bardzo pozytywnie. Nie dopisała pogoda. Element szczęścia zagrał bardzo silnie. Konieczna zmiana punktacji.

● **Tadeusz Bułat — Katowice.** Radiostacje zdały egzamin na piątkę. Zbyt słabe konkurencje. Punktacja niebezpieczna — opłaci się lecieć do zera.

● **Stanisław Marliński — Częstochowa.** Impreza ciekawa i potrzebna. Regulamin nie do przyjęcia. Punktacja nie nagradza wysiłku zawodnika.

● **Czesław Mankiewicz — Warszawa.** Zawody zorganizowane przy niskim udziale kosztów własnych — impreza w tym względzie bardzo udana. Rzutowało to jednak na dobór konkurencji. Wobec tego, że pogoda była słaba, a regulamin szczęściarki, ostateczne wyniki nie są może w 100 proc. obiektywne. Ale zawody te to duże przeżycie. Są one również bardzo pożyteczne, dając bardzo dużo korzyści i doświadczenia zawodniczego.

● **Bolesław Kochanowski — Wrocław.** Atmosfera bardzo przyjemna, współpraca na trasie bardzo dobra. Zawody niezwykle pożyteczne. Na warunki trzeba jednak czekać na starcie, a nie w hangarze.

● **Eugeniusz Pieniążek — Poznań.** Zawody potrzebne i pożyteczne. Starania organizatorów nie szły w parze z doświadczeniem. Brak zabezpieczenia meteorologicznego.

● **Wojciech Mozdyniewicz — Nowy Targ.** Z tych potrzebnych zawodów wywozimy jak najlepsze wrażenia. Dobór konkurencji trochę niewłaściwy w stosunku do pogody.

● **Alfred Bzyl — Bydgoszcz.** Poziom zawodników wysoki. Nie wykorzystano w pełni warunków atmosferycznych. Ściąganie szybowców źle zorganizowane. Komisja sędziowska słaba. Zawody bardzo potrzebne i dające pilotom wiele doświadczenia.

● **Maksymiliana Paszyc — Poznań i Hanna Badura — Bielsko Biała.** Jesteśmy zachwycone Lisimi Kątami. Wszystko nam się podobało, oprócz punktacji.

● **Lech Jaworski — Radom.** Impreza bardzo potrzebna. Należy ją kontynuować. Błędy organizacyjne, wynikające z braku dowiadczenia, trzeba wybaczyć.

● **Antoni Janicki — Wrocław.** Zawody powinny być rozgrywane na „Fokach", które pozwoliłyby wykorzystać lepiej (pewniej) warunki i zaoszczędzić na resursie samolotowym.

● **Edward Popiołek — Kraków.** Miła atmosfera, brak nerwowości i zawiści u zawodników. Konkurencje kończyło za mało pilotów, zawody nie były rozgrywane na prędkość.

● **Władysław Bubień — Lublin.** Wywożę najlepsze wspomnienia z zawodów. Pierwsza dziesiątka z Lisich Kątów powinna startować w mistrzostwach Polski jeszcze w tym samym roku.

Mówi zwycięzca I Krajowych Zawodów Szybowcowych MIROSŁAW NALEPA

ZWYCIĘZCA I Krajowych Zawodów Szybowcowych w Lisich Kątach Mirosław Nalepa z Aeroklubu Rzeszowskiego ma lat 28, z zawodu jest monterem i pracuje w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. Na szybowcach lata od 1956 roku. Do tej pory wylatał 300 godzin i przeleciał 3500 km. Posiada złotą odznakę z 2 diamentami.

Gratulując serdecznie zwycięstwa, prosimy Mirosława Nalepę o kilka słów na temat jego sukcesu i zawodów w Lisich Kątach.

— Cieszę się bardzo z pierwszego miejsca, tym bardziej że nie spodziewałem się zwycięstwa. Był to bowiem mój pierwszy start w zawodach, jeśli nie liczyć dwukrotnego udziału w imprezach regionalnych. Jest to oczywiście mój największy dotychczasowy sukces sportowy. Poziom konkurentów był wysoki, wielu z nich startowało już przecież w mistrzostwach Polski. Gdybym nie zmieścił się w pierwszej dziesiątce, nie mógłbym startować w mistrzostwach Polski, ponieważ moja praca nie pozwoliłaby mi zdobyć odpowiedniej ilości punktów w memoriale Bitnera.

Starałem się latać równo i plasować w pierwszej dziesiątce zawodników. Nastawiałem się na zakwalifikowanie do mistrzostw Polski, a nie na wygranie zawodów. Latałem sam, ponieważ nie posiadałem na pokładzie radiostacji. Kiedy jednak spotkałem na trasie szybowce, starałem się z nimi współpracować, co niejednokrotnie przynosiło dobre rezultaty.

Lisiokąckie zawody, w czasie których wylatałem 22 godziny i przeleciałem 710 km, uważam za bardzo pożyteczne. Pozwalają one, w wyniku bezpośredniej walki na zawodach, zakwalifikować się do mistrzostw Polski, bez liczenia na bardzo czasochłonne zbieranie punktów w memoriale Bitnera.

Kierownictwo zawodów robiło wszystko, by zawody rozegrać i stworzyć miłą atmosferę. Uważam, że te starania przyniosły dobry skutek, mimo pewnych drobnych niedociągnięć, wynikłych z trudnych warunków pogodowych i braku doświadczenia w organizowaniu tak poważnej imprezy.

Na zakończenie chciałbym dodać, że zawody tzw. II ligi rozgrywane powinny być wg regulaminu mistrzostw Polski. Regulamin I KZS jest nie tylko niewłaściwy, ale nawet zagraża bezpieczeństwu.

(hek)

XXVI PARYSKI SALON LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyżej: Tak wyglądał pierwszy Salon Lotniczy w Paryżu w 1909 r. Dominowały balony. Kilka wystawionych samolotów z trudnością mogło oderwać się od ziemi. A dziś, po 56 zaledwie latach...

Niżej: Radziecki latający dźwig Mi-10 w Paryżu. Średnica wirnika — 35 m, ciężar przy starcie — 43 t T, udźwig max. — 15 T. Prędkość przelotowa — 180 do 200 km/h, pułap roboczy — 3 km, zasięg — 620 km (250 km z ładunkiem 12 T). 2 silniki turbinowe (2 — 5 500 KM).

W dniach 11 — 21 czerwca br. odbyła się po raz 26 w Paryżu międzynarodowa wystawa lotnicza połączona z pokazami w locie. Tym razem w Salonie wzięło udział 448 wystawców z 16 krajów, którzy przedstawili ponad 350 eksponatów: samolotów, śmigłowców, rakiet i szybowców, nie licząc wszelkiego rodzaju osprzętu i wyposażenia pomocniczego. Udział wystawców zagranicznych wynosił ponad 40%. Salon zwiedziło około miliona osób, oprócz publiczności zgromadzonej na pokazach w locie.

Ośrodkiem szczególnego zainteresowania była ekspozycja Związku Radzieckiego, który tym razem przedstawił cały szereg nowości technicznych z dziedziny lotnictwa oraz astronautyki. A więc w pawilonie ZSRR znajdował się statek kosmiczny „Wostok" wraz z ostatnim członem rakiety nośnej (objaśnień udzielał pierwszy kosmonauta świata Jurij Gagarin) oraz model naddźwiękowego odrzutowca pasażerskiego Tu-144. Tu-144 znajduje się obecnie w budowie i ma przewozić 121 pasażerów na wysokości około 20 km z prędkością rzędu 2 500 km/h, na trasach do 6 500 km. Ciężar przy starcie — 130 000 kG, rozbieg — 1 900 m. Trzyosobowa załoga otrzyma do pomocy elektroniczne urządzenia liczące. Poza tym w pawilonie radzieckim znajdowały się liczne eksponaty związane z historią lotnictwa i astronautyki.

Wśród eksponatów latających wyróżniały się wielkie samoloty pasażerskie: 186-miejscowy IŁ-62, Tu-134, AN-12 i AN-24 oraz śmigłowce: Mi-6, Mi-8, Mi-10. Był też pokazany szybowiec metalowy A-15. Ale prawdziwą sensacją stał się niespodziewany przylot 15 czerwca br. na lotnisko Le Bourget największego samolotu świata — transportowego AN-22 „Anteusz", konstrukcji dra inż. Olega Antonowa. Jest to już samolot seryjny. Ma on ciśnieniową kabinę pasażerską dla 28 osób. Prace nad AN-22 trwały 4 lata.

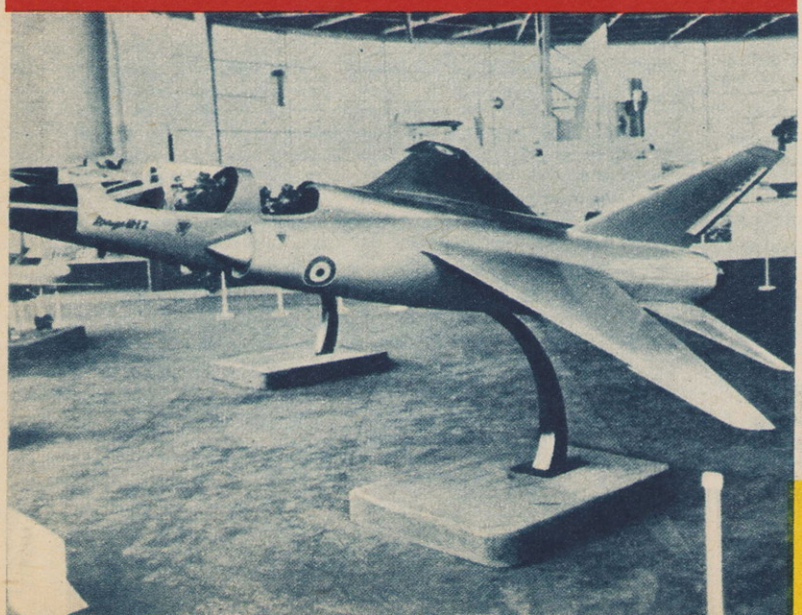
AN-22 posiada 4 silniki turbośmigłowe o mocy 15 000 KM każdy, ze śmigłami przeciwbieżnymi. Rozpiętość skrzydeł — 64,4 m, długość kadłuba — 57 m. Udźwig samolotu wynosi 80 T (co w przeliczeniu porównywalnym odpowiada 720 pasażerom z ręcznym bagażem). Ciężar przy starcie — 250 T. Przy udźwigu 45 T samolot ma zasięg 11 000 km, przy udźwigu 80 T — 5 000 km (prędkość przelotowa — 680 km/h). Prędkość lotu — do 740 km/h. AN-22 może działać z lotnisk trawiastych. Specjalna konstrukcja wielokołowego podwozia pozwala na automatyczną regulację ciśnienia w oponach. Rozbieg samolotu wynosi 1 100 — 1 300 m, dobieg — około 800 m, a więc mniej niż w samolotach Tu-104 lub IŁ-18. Samolot może startować i latać z trzema pracującymi silnikami. Załogę stanowi 5 osób.

Główna kabina ładunkowa AN-22 ma wymiary: 4,4 x 4,4 x 32 m i mieści wygodnie 3 autobusy lub 15—20 dużych ciągników i maszyn budowlanych. Tutaj właśnie odbyła się oryginalna konferencja prasowa z udziałem ponad 300 osób, na której podano, że AN-22 w wersji pasażerskiej będzie miał o 15 m przedłużony kadłub z dwupoziomowym umieszczeniem foteli. Pierwsze „Anteusze" wejdą do regularnej obsługi linii krajowych „Aeroflotu" w ciągu najbliższych 2 lat. Koszt przewozu 1 tono-kilometra ma się kształtować (w przeliczeniu na dolary USA) w granicach około 5 centów.

Obecny na konferencji minister przemysłu lotniczego ZSRR P. Dementiew nie zaprzeczył, że w czerwcu dokonano w Związku Radzieckim próby w locie samolotu o prędkości M=3,5. Dodał on również, że samolot naddźwiękowy Tu-144 rozpocznie próby w locie już w 1968 r. Obecnie przechodzą próby na hamowniach silniki dla tego samolotu.

Tegoroczny Salon Paryski obfitował też w inne sensacje. Amerykanie R. Pollard i J. Griffith transportujący na wystawę szturmowiec odrzutowy Grumman A-6A „Intruder" przebyli bez lądowania trasę Nowy Jork — Paryż (5 800 km) w czasie 7 h 5 min., uzyskując prędkość średnią 800 km/h na wysokości 11,7 km. Gorszy los spotkał amerykański bombowiec B-58 „Hustler", który uległ katastrofie przy podejściu do lądowania na lotnisku Le Bourget. Działo się to na oczach publiczności zwiedzającej Salon. Warto przypomnieć, że na Salonie w 1961 r. rozbił się tutaj również B-58. Tragiczny przebieg miała też katastrofa włoskiego samolotu wojskowego Fiat G-91, który runął w tłum publiczności. Zginęło 10 osób.

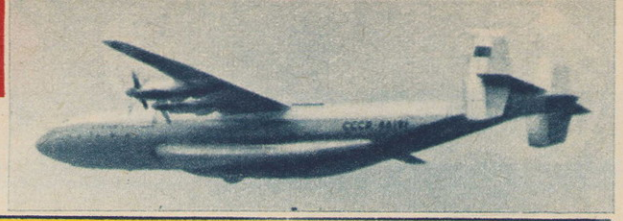
Makieta nowego francuskiego samolotu „Mirage-III F2". Zwraca uwagę odejście od układu czystej delty typowej dla rodziny „Mirage".



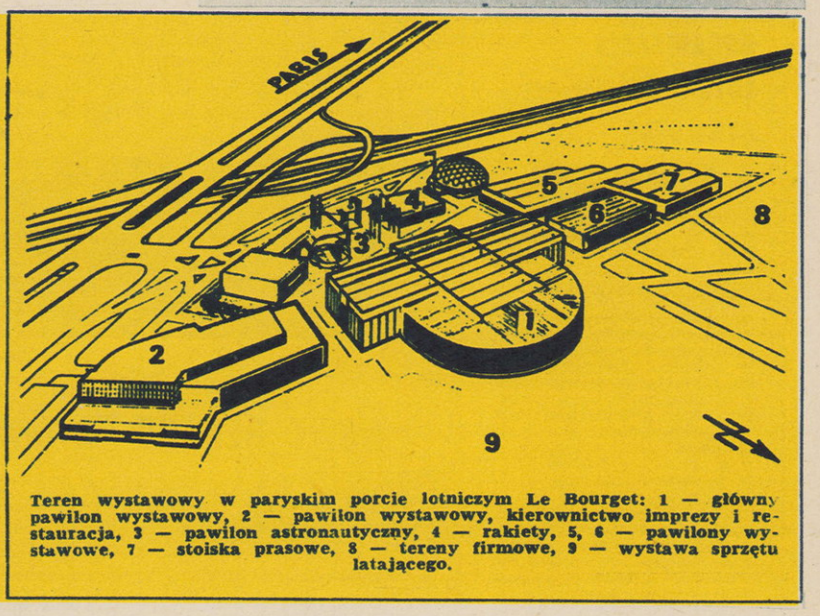
Z krajów socjalistycznych udział w Salonie Paryskim wzięła Czechosłowacja, która wystawiła samolot rolniczy Z-37 „Cmelak", odrzutowy samolot szkolno-treningowy L-29 „Delfin" oraz silnik turboodrzutowy tego samolotu (M—701) o ciągu 890 kG.

Obok zamieszczamy reportaż ilustracyjny z Salonu Paryskiego. Pokazane tam nowości techniczne będziemy omawiali bardziej szczegółowo w naszym piśmie.

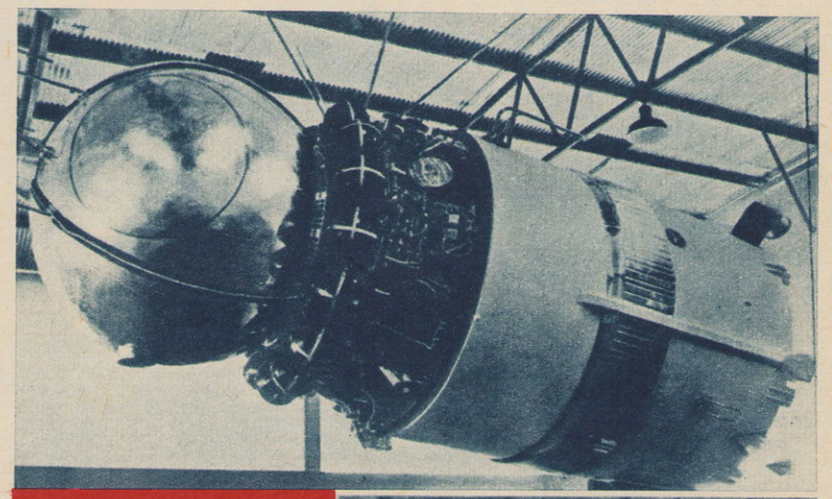
Największy samolot świata, radziecki AN-22 „Anteusz" na lotnisku Le Bourget. Silniki turbośmigłowe NK-12M napędzają śmigła przeciwbieżne o średnicy 5,6 m. Wysokość samolotu — 12,5 m — równa się wysokości 4-piętrowego budynku. W 1967 roku ma wejść do służby wersja komunikacyjna tego samolotu zdolna do przewozu 720 pasażerów. Dalsze zdjęcia AN-22 podajemy na stronie 20.

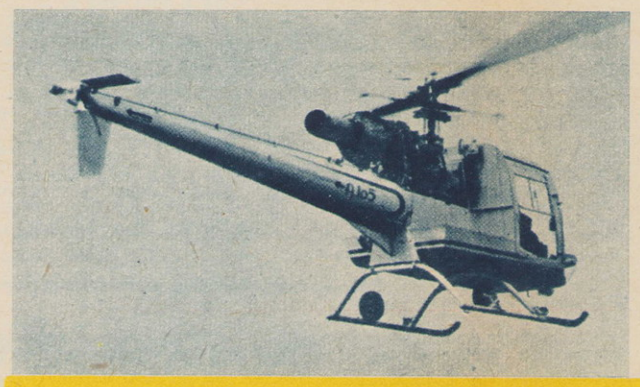


Z prawej: Samolot AN-22 „Anteusz" w locie.

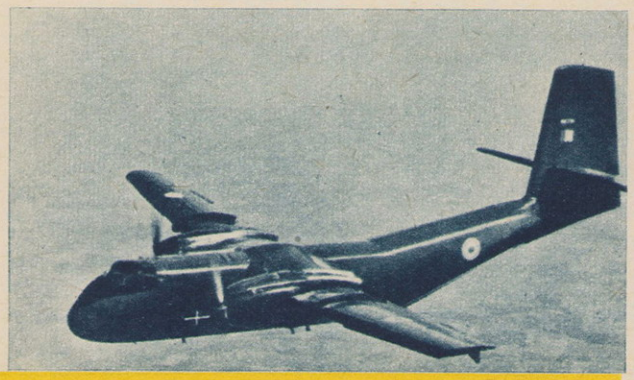


Teren wystawowy w paryskim porcie lotniczym Le Bourget: 1 — główny pawilon wystawowy, 2 — pawilon wystawowy, kierownictwo imprezy i restauracja, 3 — pawilon astronautyczny, 4 — rakiety, 5, 6 — pawilony wystawowe, 7 — stoiska prasowe, 8 — tereny firmowe, 9 — wystawa sprzętu latającego.

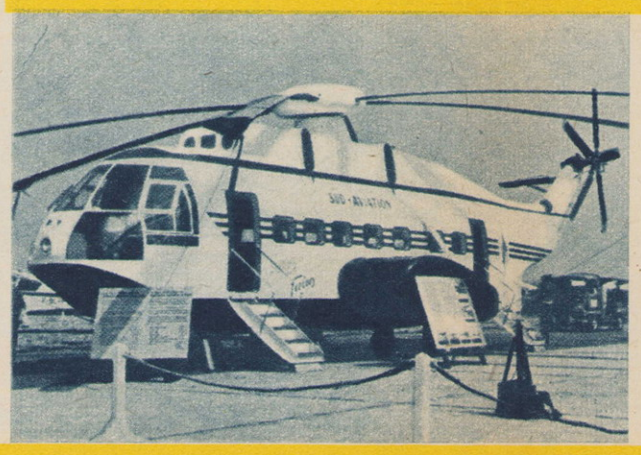




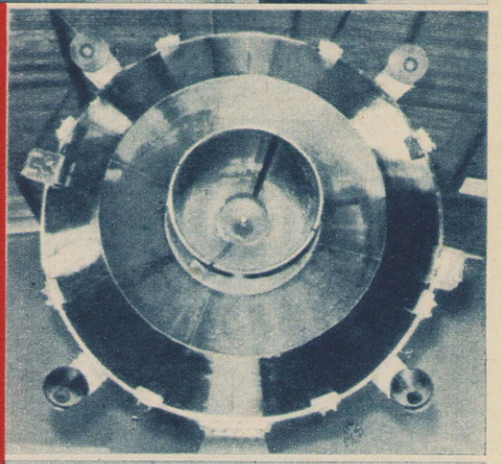
Wyżej: Włoski śmigłowiec turbinowy Agusta-105 z silnikiem 270 KM. Zabiera 4 osoby. Niżej: Francuski śmigłowiec turbinowy „Super-Frelon" w wersji zabierającej 34 pasażerów. Prędkość przelotowa 240 km/h, zasięg — 160 km.



Wyżej: Kanadyjski transportowiec wojskowy DHC-5 „Buffalo". Przewozi 5,26 T ładunku na odległość 370 km z prędkością 320—430 km/h. Rozbieg — 200 m, dobieg — 155 m. Niżej: Makieta znajdującego się w budowie francuskiego transportowca pionowego startu i lądowania „Rocade".



Wyżej: Statek kosmiczny „Wostok" w stoisku radzieckim. Z prawej: „Wostok" w widoku z tyłu. Ciężar statku — 2,4 T, ciężar wraz z ostatnim członem rakiety nośnej — 6,17 T, długość całkowita — 7,35 m, średnica — 2,3 m. Niżej: pawilon astronautyczny z grupą badawczych rakiet francuskich: „Vesta", „Rubis", „Eridan", „Dragon" i inne.



ORGANIZACJA LOTNICTWA CYWILNEGO W KRAJACH RWPG

Bułgaria. Obecnie istnieje wspólny zarząd lotnictwa i przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej („Tabso"). W końcu br. przewiduje się wydzielenie osobnej dyrekcji przedsiębiorstwa i utworzenie organu lotniczej administracji państwowej w postaci zjednoczenia o charakterze gospodarczym.

Zjednoczeniu będą podlegały trzy przedsiębiorstwa: 1) komunikacji lotniczej („Tabso"), 2) lotniczych usług pozatransportowych i 3) portów lotniczych.

Czechosłowacja. W ub. roku departament (odbor) zamieniony został na zarząd (sprawa) lotnictwa cywilnego, któremu podporządkowane zostały: przedsiębiorstwa CSA, zarząd lotnisk oraz inspektorat kontroli technicznej, zajmujący się nie tylko sprzętem, lecz także personelem lotniczym (wydawanie licencji). Obecnie lotnicze usługi pozatransportowe („Agrolet") podlegają CSA. Mają jednak być wydzielone w osobne przedsiębiorstwo, bezpośrednio podległe zarządowi lotu.

Zarząd składa się z pięciu wydziałów: 1) Studiów i współpracy międzynarodowej, 2) Technicznego, 3) Lotnisk, 4) Ruchu lotniczego, 5) Ekonomicznego (w którym mieszczą się także sprawy finansowe).

NRD. Głównemu zarządowi lotnictwa cywilnego, na którego czele stoi wiceminister, podlega przedsiębiorstwo „Interflug", zajmujące się wszystkimi sprawami operatywnymi lotnictwa cywilnego. Przedsiębiorstwo ma 3 piony: komunikacji lotniczej, lotniczych usług pozatransportowych i portów lotniczych.

Zarząd dzieli się na wydziały: 1) Polityki lotniczej, 2) Ruchu i bezpieczeństwa lotniczego, 3) Techniczny i 4) Ekonomiczny. Wydziałowi Technicznemu podlega Inspektorat kontroli sprzętu.

Rumunia. Do roku ub. — podobnie jak w Bułgarii — istniał wspólny zarząd lotnictwa i przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej. Obecnie przedsiębiorstwo „Tarom" ma własną dyrekcję, podległą Zarządowi Lotnictwa Cywilnego.

Węgry. Głównemu Zarządowi Lotnictwa Cywilnego podlega przedsiębiorstwo „Malev", które — tak jak w NRD — zajmuje się również operatywnym kierowaniem ruchu. Projektuje się jednak wydzielenie portów i ruchu w osobną jednostkę zależną bezpośrednio od Zarządu Lotnictwa. Lotnicze usługi pozatransportowe podlegają Ministerstwu Rolnictwa.

Zarząd składa się z wydziałów: 1) Technicznego, 2) Lotnisk i ruchu, 3) Ekonomiczno - finansowego, 4) Współpracy międzynarodowej.

ZSRR. W ub. roku Główny Zarząd Cywilnej Floty Powietrznej przy Radzie Ministrów został przekształcony w Ministerstwo Lotnictwa Cywilnego. Dla linii zagranicznych utworzony został Zarząd Lotniczych Linii Międzynarodowych z siedzibą na lotnisku Szeremietiewo.

J. Os.

NOWY REKORD TATIANY RUSSIJAN

ZNANA radziecka pilotka śmigłowcowa, mistrzyni sportu Tatiana Russijan, ustanowiła w dniu 7 czerwca br. nowy rekord międzynarodowy, przelatując na śmigłowcu W-2 konstrukcji inż. M. Miła trasę trójkątną długości 100 km (Tuszyno — Istra — Golicyno — Tuszyno) ze średnią prędkością ponad 260 km/h. Całkowity czas lotu wyniósł 23 minuty i 23 sekundy. Wyczyn ten jest również rekordem Związku Radzieckiego.

Poprzedni rekord międzynarodowy należał do pilotki radzieckiej Anny Geppener i wynosił 196,688 km/h. Rekord Związku Radzieckiego w IV kategorii ciężarowej śmigłowców należał do Borysa Anopowa i wynosił 253,818 km/h.

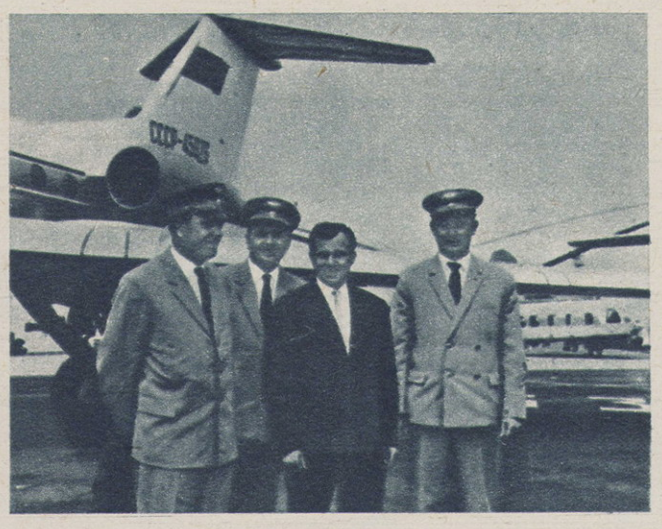
Tatiana Russijan ma obecnie na swym koncie siedem rekordów. Poprzedni pobiła w styczniu br., osiągając na śmigłowcu Mi-4 wysokość 7 150 m.

(z)

Foto: APN

- **Największe** w Afryce towarzystwo komunikacji lotniczej „Air Afric" uruchomiło nową linię regularną, która łączy Afrykę Zachodnią z Nowym Jorkiem. Nowa linia eksploatowana jest na mocy porozumienia zawartego z amerykańskim towarzystwem lotniczym „Pan American Airways".
- **Na konferencji** lotniczej IATA, która obradowała w Wenecji, członkowie IATA powzięli decyzję o obniżeniu stawek za lotniczy przewóz towarów. Nowe stawki dotyczą zarówno przewozów międzykontynentalnych jak i transportu lotniczego w obrębie jednego kontynentu.
- **Lotnisko** Hamburga — Fuhlsbüttel — otrzymało nowy pas startowy o długości 3630 m. Tym samym Hamburg należy obecnie do 10 lotnisk europejskich, które dysponują pasem startowym o długości ponad 3600 m. Przez lotnisko w Hamburgu w ub. roku przewinęło się półtora miliona pasażerów, w porównaniu z 53,5 tys. w roku 1937.
- **Wpływy** z działalności produkcyjnej i remontowej japońskich firm lotniczych w roku 1964 wyniosły łącznie 72,81 mld jen wobec 60,4 mld jen przed rokiem, 36,5 mld jen w roku 1962 i 2,53 mld jen jeszcze przed 11 laty, kiedy to przemysł lotniczy Japonii dopiero startował. W 1964 r. wyprodukowano w Japonii 110 samolotów (w tym 107 odrzutowych i 3 turbośmigłowe), 52 śmigłowce i 110 silników (w tym 90 odrzutowych i śmigłowe).
- **Towarzystwo** komunikacji lotniczej Kuwejtu zgłosiło swój akces na członka międzynarodowego stowarzyszenia komunikacji lotniczej (IATA).
- **Rzecznik** angielskiego ministerstwa lotnictwa poinformował, iż W. Brytania zaproponowała rządowi bońskiemu, aby NRF wzięła udział w produkcji angielsko-francuskiego naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde". Rzecznik oświadczył, iż z podobną propozycją zwrócono się do rządu Włoch. Obecnie obydwa rządy rozpatrują angielską ofertę.
- **Brytyjskie** linie BEA w roku 1964 przewiozły 6,1 mln pasażerów. Obecnie BEA rozporządzają już 15 nowoczesnymi samolotami odrzutowymi „Trident" oraz 3 samolotami „Argossy-222", przeznaczonymi wyłącznie do przewozu towarów.
- **W wypadku** lotniczym pod Hawrem poniósł śmierć 19-letni Marc de Montgolfier, potomek jednego z braci o tym nazwisku, którzy w XVIII wieku jako pierwsi wznieśli się na balonie wolnym. Samolot, którym leciał Marc de Montgolfier, zderzył się w powietrzu z inną maszyną.
- **Radziecki** pilot W. Konstantinow ustanowił na samolocie Jak-18P rekord prędkości na bazie 15—25 km, osiągając wynik 301,4 km/h.

PIERWSZY KOSMONAUTA ŚWIATA W PARYŻU



Na 26 Międzynarodowy Salon Lotniczy i Kosmonautyczny w Paryżu przybył wraz z radziecką delegacją pierwszy kosmonauta świata Jurij Gagarin. Ogromnie popularny w stolicy Francji, Gagarin w sobie tylko właściwy, ujmujący i sympatyczny sposób, objaśniał konstrukcję i wyposażenie pierwszego statku kosmicznego świata z załogą ludzką typu „Wostok", który po raz pierwszy wystawiony był poza granicami Związku Radzieckiego.

Na zdjęciu z lewej: Jurij Gagarin (w czarnej marynarce) na lotnisku paryskim Le Bourget, w otoczeniu załogi radzieckiego samolotu.

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

ZSRR. W czerwcowym numerze miesięcznika „Krylja Rodiny" znajdujemy rysunki i dokładny opis kalkulatora szybowcowego. Autor, mistrz sportu D. Dwojenosow, zajmuje się głównie rozwiązywaniem trójkąta nawigacyjnego. Kalkulator posiada naniesione wartości dla szybowca „Blanik", który jest popularnym szybowcem wyczynowym w ZSRR i służy m. in. do rozgrywania mistrzostw. Opis kalkulatora, kolejny już temat z teorii wyczynu szybowcowego na łamach lotniczej prasy, świadczy, że zainteresowanie tymi sprawami w Związku Radzieckim bardzo wzrosło.

ZSRR. Wszechzwiązkowe Zjednoczenie eksportowe „Awiaeksport" sprzedające samoloty, śmigłowce, szybowce i przyrządy pokładowe do ponad 30 krajów, gościło ostatnio specjalistów lotniczych z USA i Holandii. Jeden z dyrektorów holenderskiej firmy „Henear" L. D. Simons po podpisaniu umowy na zakup radzieckiego szybowca A-15 w udzielonym wywiadzie stwierdził m. in.: „Loty, które wykonałem w rejonie Orła na radzieckim szybowcu rekordowym A-15, utwierdziły mnie w przekonaniu, że jest to najlepszy, a w każdym razie jeden z najlepszych szybowców na świecie. Obecnie mamy w Holandii około 150 maszyn produkcji niemieckiej, angielskiej, amerykańskiej i holenderskiej, ale radziecki A-15 przewyższa wszystkie te szybowce. Latałem na 12 — 15 typach szybowców zachodnich, ale osiągi A-15 są wyższe. Szkoda, że do tej pory ta konstrukcja nie była w Holandii znana. Podoba mi się łatwość i szybkość montażu. Oryginalna konstrukcja połączeń napędów pozwala szybko przeprowadzić montaż czy demontaż. Szybowiec A-15 posiada solidne opakowanie transportowe, w którym właśnie wysyłam swoją maszynę do Peru w związku z planami lotów nad Andami".

CSRS. „Letectvi + kosmonautika" (nr 12 z br.) opisuje przygotowania ekipy czechosłowackiej, w składzie Milan Svoboda, Rudolf Mestan i Vaclav Marecek, na X Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Deszczowa pogoda w maju uniemożliwiła intensywniejszy trening i piloci wylatali po około 15 godzin, głównie w „angielskich" warunkach — słabych wznoszeniach, niskim podstawach chmur i na małych wysokościach. Zdaniem autora reportażu Józefa Fryby ekipa została dobrze przygotowana.

CSRS. Kilka drobnych informacji sportowych od naszych południowych sąsiadów: Na liście złotych odznak z numerem 155 figuruje Stanisław Batelka z Križanowa. W dniach 22 maja — 6 czerwca odbyły się w Horicach I Okręgowe Zawody Szybowcowe, w których brało udział 25 pilotów, w tym dwóch reprezentantów NRD. Dnia 19 maja w Rużomberku pilot Chadachan na szybowcu „Blanik" osiągnął przewyższenie 5 200 m, a Kontur na „Orliku" — 5 950 m.

NOWA ZELANDIA. Dopiero teraz otrzymaliśmy informacje o II Mistrzostwach Szybowcowych Nowej Zelandii, które odbyły się w dniach 21 — 28 listopada ub. roku. Zawody te są o tyle ciekawe, że odbywały się częściowo na zwykłej termice, a częściowo na fali, przy czym piloci nierzadko osiągali wysokości do 10 000 m. Zwycięzcą mistrzostw został Ross C. Reid latający na Ka-6pe. Odbyło się pięć konkurencji. Pierwsza — przelot otwarty zakończył się lądowaniem większości pilotów w pobliżu lotniska. Zwycięzca pokonał dystans 51 mil (Cooper na Ka-6). Warto dodać, że wysokość holu w tej konkurencji wynosiła 1 300 m. Drugą próbą był trójkąt 100 km. Już na pierwszym boku występowały wznoszenia falowe, w których osiągano wysokość do 3 300 m. Siedmiu pilotów obleciało trasę dwukrotnie. Najlepszy czas i rekord Nowej Zelandii — 1.32,30 zdobył R. Reid. Ten sam szybownik był najlepszy w trzecim dniu, w którym rozegrano docel—powrót długości 110 km. Kolejna konkurencja zapowiadała docel—powrót 300 km, a następnie przelot otwarty. Kapryśna fala „usadziła" gros pilotów i znów triumfował Reid, który doleciał do lotniska Hood. Ostatnia próba obejmowała przelot do punktu zwrotnego w Lake Waikaremoana (190 mil) i dalej przelot otwarty. Start odbywał się w silnej turbulencji. Już pierwsze dwa szybowce uzyskały w rotorach po 4 000 m. Plonem konkurencji były cztery odznaki złote, trzy diamenty wysokościowe i jeden docelowy.

FRANCJA. Opis nowych jugosłowiańskich szybowców, który jako pierwsza zamieściła „Skrzydlata" na początku br., obleciał już niemal całą prasę lotniczą świata. Ostatnio o „Delfinie" i „Ljbis 18" obszerne informacje zamieścił miesięcznik francuski „Aviasport".

W dniu 10 czerwca br. znana pilotka francuska Jacqueline Auriol ustanowiła nowy rekord międzynarodowy, przelatując na samolocie odrzutowym francuskiej produkcji „Mystere-20" trasę długości 1 000 km z prędkością 859 km/h. Na zdjęciu: Jacqueline Auriol przyjmuje gratulacje po pobiciu rekordu.

OSIEM TYSIĘCY METRÓW BETKI KAPUSTOVEJ

CZECHOSŁOWACKA pilotka Betka Kapustova, znana z uczestnictwa w wielu zawodach w akrobacji samolotowej, ustanowiła nowy kobiecy rekord swego kraju osiągając na samolocie Z-226 „Trener" (samoloty o ciężarze 500–1000 kG) wysokość 8072,5 m. Jest to wynik aż o 1 100 m lepszy od dotychczasowego rekordu Rumlerovej z roku 1960.

Kapustova wykorzystała w swym rekordowym locie wznoszenia falowe nad Tatrami. Wyczyn poprzedzony był systematycznym, długotrwałym treningiem. (z)

SŁAWNI LOTNICY

Aleksander Pokryszkin

JUŻ jako młody metalowiec pracujący na terenie Nowosybirska, zdecydowany jest zostać pilotem i wyjechać na przeszkolenie do szkoły lotniczej. O tej chwili marzy od lat – kiedy to jeszcze jako młody chłopiec z ogromną pasją czyta opowieści o słynnych przelotach lotniczych. Jeszcze przed wybuchem wojny ukończył szkołę mechaników lotniczych, oczywiście ku swojemu zmartwieniu, ponieważ przede wszystkim chciał latać. Ale później to przeszkolenie techniczne okazało się dla niego bardzo pomocne. W tym miejscu warto dopowiedzieć, iż w okresie pogłębiania wiedzy o konstrukcjach samolotów przy każdej okazji składał podanie o przeniesienie do szkoły pilotów. W czasie pobytu w szkole mechaników lotniczych wykonywał skoki spadochronowe i latał na szybowcach, a miesięczny urlop szkolny wykorzystał na ukończenie w Aeroklubie Krasnodarskim podstawowego kursu pilotażu z wynikiem celującym.

Aleksander Pokryszkin zwrócił uwagę przełożonych swoją wytrwałością w osiąganiu zamierzonego celu. Z zapałem i zamiłowaniem do lotnictwa, a przede wszystkim do latania oraz chęcią zostania pilotem myśliwskim, przełamał dotychczasowe bariery obojętności przełożonych. Wkrótce też otrzymał skierowanie do szkoły pilotów, którą ukończył w krótkim czasie i to bez najmniejszych trudności. Po jej ukończeniu z wyróżnieniem zaproponowano mu tam stanowisko instruktora pilotażu. On jednak odmówił, ponieważ chciał uzyskać przydział do jednostki myśliwskiej. W krótkim stosunkowo czasie otrzymał przydział do wymarzonej przez siebie jednostki, gdzie rozpoczął usilny trening w walce powietrznej.

Z chwilą wybuchu wojny bierze w niej czynny udział, zaliczając sobie wkrótce pierwsze zwycięstwo powietrzne. Podczas wojny uczestniczył w 137 walkach powietrznych, w których zestrzelił 59 samolotów hitlerowskich. Trzykrotnie otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Po wojnie opublikował swoje wspomnienia w formie książkowej pt. „Myśliwiec", tłumaczone na język polski. Aktualnie jest generałem porucznikiem gwardii w siłach powietrznych ZSRR. (m)

GT - 4

TRZECI ODCINEK INFORMACJI O LOCIE STATKU KOSMICZNEGO „GEMINI" GT-4

Ostatnio wspomniano o kłopotach Mc Divitt'a podczas prób manewru zbliżeniowego. Warto obecnie wyjaśnić, że procedura takiego manewru, na pozór nieskomplikowana, w praktyce okazała się poważnym przedsięwzięciem. Do próby przy tym przystąpiono, co podkreśla prasa amerykańska, bez pełnego przygotowania. Brak radiolokatora, pośpiech, nadmierny wydatek paliwa, trudność obserwowania przez małe okienko (iluminator) poruszającego się z różną prędkością drugiego członu rakiety nośnej — oto bodaj najgłówniejsze przyczyny niepowodzenia. Manewr w przestrzeni kosmicznej różni się poza tym od manewru w atmosferze ziemskiej. Jeśli pilot np. samolotu myśliwskiego znajduje się nad obranym celem, który zamierza trafić lub się doń zbliżyć, wówczas wystarcza skierowanie przodu maszyny ku dołowi — nacelowanie i tym samym zwiększenie prędkości lotu. W locie orbitalnym, niestety, rządzi newtonowska mechanika: jeśli zwiększymy prędkość — zwiększy się i rozmiar orbity. Mc Divitt, pragnąc dogonić II człon lecący poniżej jego statku, powinien nieco wytracać prędkość, to jest hamować silnikami, zamiast dodawać „gazu". Jak wiadomo, im większa jest orbita danego satelity, tym mniejsza jego prędkość. Stwierdził to wielki Kepler 300 lat temu. Dla przykładu można podać, że prędkość statku — satelity „Gemini" wynosiła na wysokości 160 km — 27 000 km/h, podczas gdy np. satelita komunikacyjny „Early Bird" umieszczony na wysokości 35 tys. km porusza się z prędkością zaledwie około 9600 km/h.

Uzupełniając poprzednio publikowane informacje dotyczące wyposażenia obu astronautów, dodać trzeba, że White podczas pobytu w przestrzeni kosmicznej posługiwał się małoobrazkowym aparatem firmy Zeiss Ikon „Contarex", zachodnioniemieckiej produkcji. Niestety, zdjęcia statku w locie orbitalnym nie zostały dotąd opublikowane, gdyż jak informuje prasa USA — są one złej jakości, prawdopodobnie poruszone. Zdjęcia natomiast wykonane z kabiny aparatem szwedzkiej produkcji „Hasselblad" (szerokość filmu 70 mm) są doskonałe i w dodatku kolorowe. Poza tym proces opuszczania statku był filmowany przez dwa aparaty 15 mm wytwórni Mc Donnell, również na taśmie kolorowej. Ogółem aparaty wykonały 17 000 zdjęć. Film ten po powrocie astronautów wyświetlała telewizja prawie we wszystkich krajach. W tym miejscu można przypomnieć, że pierwszy pobyt Leonowa w Kosmosie był transmitowany bezpośrednio — na podobne przedsięwzięcia nie pozwalały podobno mniejsze od radzieckiego „Woschoda" rozmiary „Gemini".

Jeśli chodzi o przebieg lotu, to — zdaniem obu astronautów — poważnym problemem był sen. Może nie tyle na skutek nieważkości, ale szumów płynących z radiostacji pokładowej (czynnej bez przerwy) i pracujących korygujących silników rakietowych, które również działały, sterowane przez tego członka załogi, który akurat pełnił „nocny dyżur". O samopoczuciu świadczyć może wypowiedź Mc Divitt'a, który na pytanie dziennikarzy, jak spało się w Kosmosie — odpowiedział: — A czy można spać porządnie, jeśli ktoś waliłby was młotem po nogach?

Poza brakiem „komfortu spania", jak to określili obaj astronauci, cierpieli oni głód. Nie dlatego, że nic nie zabrali do jedzenia, ale dlatego, że było ono specjalnie lekkostrawne i odbiegające znacznie od normalnych naziemnych potraw. Stąd pierwsze słowa, jakie wymówił po opuszczeniu statku, dotyczyły jedzenia. Lekarze jednak pozostawili obu na kilkudniowej specjalnej diecie. White stracił 3,2 kG ciężaru podczas lotu, a Mc Divitt 1,6 kG. Jeden z astronautów już po wodowaniu cierpiał na chorobę morską, podobnie jak uprzednio Grissom, który nawet nazwał statek „Gemini" maszyną do morskiej choroby. Miano to odnosi się do stosunkowo kiepskiej pływalności pojazdu przewidzianego dla rzadszego znacznie ośrodka.

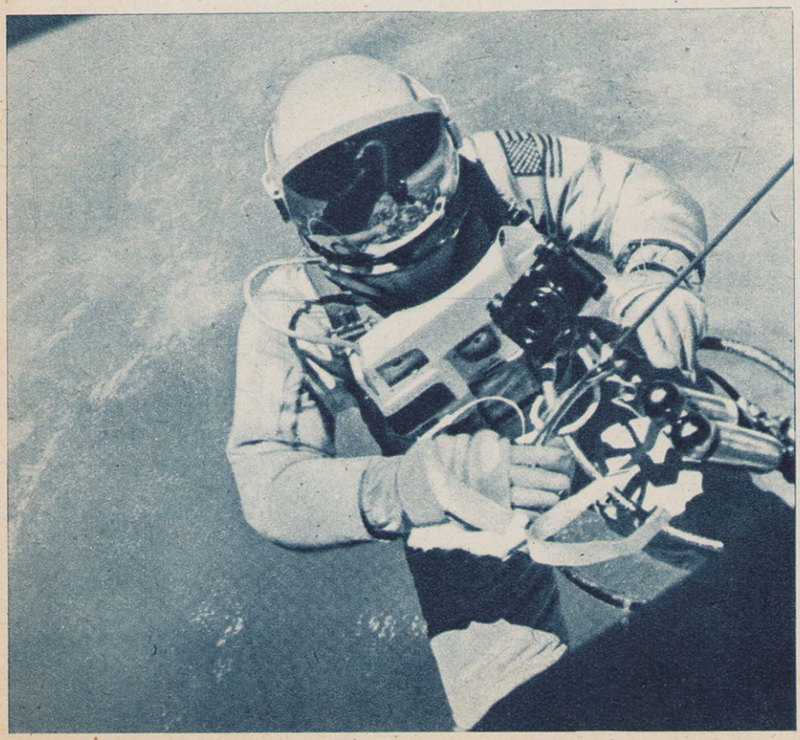
Wspominając o trudnościach wielogodzinnego lotu GT — 4 wymienić trzeba, jak mówią Amerykanie, „re-entry truble", czyli kłopoty z powrotem na Ziemię. Aby nastąpił powrót z orbity na Ziemię, muszą być spełnione trzy ważne funkcje: 1 — zmniejszona prędkość lotu orbitalnego; 2 — wyhamowana prędkość lotu przy wykorzystaniu oporu powietrza w atmosferze ziemskiej i 3 — ostateczne wytracenie prędkości przy pomocy spadochronów lub innych środków zmniejszających prędkość spadania statku.

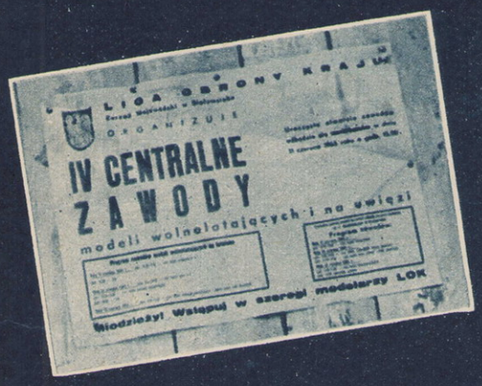
Prędkość statku na orbicie oddalonej od Ziemi na 100 — 296 km wynosi około 7700 — 7900 m/sek. Na tej wysokości, mimo iż nazywamy ją „próżnią kosmiczną", znajduje się jeszcze tyle drobin powietrza, że zdolne są one wyhamować (stopniowo, na przykład w ciągu miesięcy czy lat) prędkość danego statku, iż po pewnym czasie osiągnąłby on warstwy atmosfery na wysokości rzędu 90 — 100 km, zmieniając w ten sposób tor lotu. W celu przyśpieszenia tego momentu, prędkość statku — satelity zostaje sztucznie wyhamowana, za pomocą już omawianych, czterech silników, jeśli chodzi o statek „Gemini". Czas pracy owych silników, ciąg i położenie statku podczas manewru powrotnego muszą być określone w ten sposób, aby wejście w atmosferę nastąpiło w pewnych, najkorzystniejszych warunkach przy przeciążeniu nie przekraczającym 10 g. Niedokładność wprowadzenia statku w gęste warstwy atmosfery mogłaby spowodować, że statek „odbiłby się" na dużej prędkości od tych warstw i wrócił na eliptyczną orbitę. O skutkach takiego manewru, szczególnie, jeśli brak jest paliwa do jego powtórzenia — lepiej nie wspominać. Na przykład — dla statku „Mercury" wystarczało zmniejszyć prędkość na orbicie o 110 m/sek, aby rozpoczął się proces powrotu. Ważną rolę podczas powrotu odgrywa system nawigacji bezwładnościowej. Aparatura, a ściślej mała elektronowa maszyna licząca, podczas lotu określa nieprzerwanie współrzędne (długości i szerokości) położenia statku, wskazując przewidywane miejsca lądowania. W przypadku, gdy załoga chce wylądować w ściśle określonym miejscu, wówczas współrzędne tego miejsca zostają przekazane (zaprogramowane) maszynie liczącej, a wtedy otrzymuje się automatycznie położenie statku i czas potrzebny na wykonanie manewru. Niezbędną korektę przeprowadzają zdalnie maszyny elektronowe umieszczone w Centrali naziemnej. W ten właśnie sposób miał przebiegać powrót GT — 4. Niestety, miniaturowy aparat liczący zawiódł i Mc Divitt zmuszony był do wykonania całej operacji w sposób wypróbowany w pierwszych lotach statków „Mercury". Już na ziemi, podczas konferencji prasowej, Mc Divitt otrzymał od kolegów zwykłe liczydła, które miały symbolizować metodę, jaką musiał posługiwać się astronauta przy obliczaniu miejsca lądowania.

Wodowanie zatem o około 80 kilometrów od celu — to jest od miejsca postoju lotniskowca „Wasp" — należy raczej uznać za duży sukces w tak trudnych warunkach nawigacyjnych.

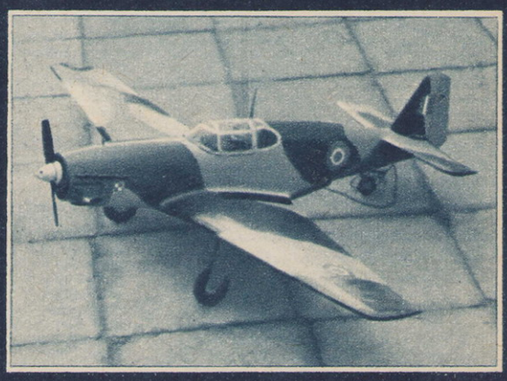
O tym, jak dramatycznie przebiegał proces powrotu GT — 4 na Ziemię, świadczyć może apel rządu Stanów Zjednoczonych AP do szeregu krajów — przewidywano nawet lądowanie na terenie ZRA. Podczas całej operacji zwrócono się również do rządu Węgierskiej Republiki Ludowej z prośbą o ciszę w eterze, gdyż akurat stacja budapeszteńska pracująca na częstotliwości 1,016 kHz zagłuszała komunikację Ziemia — „Gemini". Prośba USA została natychmiast spełniona i przez trzy godziny nic nie przeszkadzało w eterze szczęśliwemu powrotowi załogi GT — 4. (l)

White opuszcza kabinę „Gemini".





MODELARZE LIGI OBRONY KRAJU WALCZYLI O PUCHAR „SKRZYDLATEJ"



Staramy się odnotowywać wszystkie krajowe wydarzenia dużego i małego lotnictwa. Nie zawsze nam się to udaje, bo i nie wszędzie można — o jednym czasie na przykład — dotrzeć. Tym chętniej skorzystaliśmy z zaproszenia Jana Marczaka, naczelnika wydziału politechnicznego ZG Ligi Obrony Kraju, aby zobaczyć IV Centralne Zawody Modelarskie w Białymstoku. W ten sposób w dniach 12 i 13 czerwca znaleźliśmy się na pięknej Ziemi Białostockiej, docierając bezpośrednio do miejsca imprezy rozstawnymi końmi (mechanicznymi), ofiarowanymi kurtuazyjnie przez zarząd wojewódzki LOK. Nie można przemilczeć jeszcze innego celu wyprawy. Otóż w ramach omawianych zawodów, w kategorii modeli latających walczono o puchar przechodni tygodnika „Skrzydlata Polska", ufundowany przez naszą redakcję dobre trzy lata temu. Srebrny puchar ze stylizowanymi skrzydłami husarskimi jest naszym skromnym przyczynkiem do popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży zrzeszonej w LOK.

Modelarstwo, a ściślej zajęcia politechniczne, prowadzone są w LOK-u z myślą o wszechstronnym wykorzystaniu zainteresowań najmłodszych obywateli, szczególnie ze wsi i małych miast. Stąd też w pracowniach, przeważnie umieszczonych przy szkołach, znajdujemy entuzjastów budowy statków i samolotów, małych rakiet i samochodów. Największy procentowo udział mają konstruktorzy „jednostek pływających" i „statków powietrznych", słabiej natomiast są reprezentowane inne dziedziny. Ale tak też jest na całym świecie, że dzieci i młodzież wolą budować to, co najciekawsze, pozostawiając na przykład modele młynów wodnych (itp) tylko nielicznej grupie zainteresowanych.

Przykładowo można podać, że na terenie województwa białostockiego działa 50 pracowni ogólno — modelarskich, pozostających pod opieką LOK. Jest to dość duża liczba, zważywszy, że do niedawna na tym obszarze wiele ważniejszych spraw gospodarczych nie było uregulowanych. Piętno tzw. „Polski B", to jest gorszej części kraju, oraz zniszczenia wojenne nie były łatwe do odrobienia. A o tym, że obecnie Białostocczyzna jest inna niż kiedyś, świadczy między innymi i wymieniona liczba pracowni modelarskich — małych jakby ośrodków kultury technicznej.

★

Zawody rozgrywane były w dwóch miejscach: modele latające skorzystały z gościny Aeroklubu Białostockiego na lotnisku Krywlany, a modele na uwięzi latały przed stadionem im. Janusza Kusocińskiego, w dobrym, prawie centralnym punkcie miasta.

W zawodach startowało ogółem 108 modelarzy. W tym 28 w kategorii szybowców A — 1, 30 w kategorii szybowców A — 2, 29 w kategorii silnikowej i 13 z modelami gumówek. Z modelami akrobacyjnymi na uwięzi startowało 27 zawodników, z wyścigowymi 8, z modelami do walki powietrznej 16 oraz z redukcyjno-latającymi na uwięzi 15.

Głównym komisarzem zawodów modeli na uwięzi był Władysław Cichy, a modeli latających Zdzisław Wojtowicz. Kierownikiem natomiast całości Franciszek Waraksa.

Mimo wyjątkowo niesprzyjających warunków atmosferycznych (deszcz i wiatr) impreza przebiegała sprawnie, a to dzięki dobrej postawie sportowej zawodników i wysiłkowi organizatorów. Większość biorących udział w zawodach to młodzież, którą zwykliśmy określać mianem juniorów. Jedynie w kategoriach uwięziowych było kilku seniorów, nie licząc naturalnie kierowników ekip.

Modele startujące w obu imprezach były na pewno jakimś obrazem dotychczasowej działalności wydawniczej LOK-u i produkcyjnej APRL-u. W pierwszym

Powyżej: Plakat zawodów, scenka „deszczowego startu", ogólny widok bieżni modeli na uwięzi i jeden z lepiej wykonanych modeli redukcyjnych na uwięzi. Poniżej z lewej — o zainteresowaniu zawodami mogą świadczyć mali widzowie siedzący na daszku. Z prawej model akrobacyjny zawodników z Opola.

przypadku chodzi o plany rozpowszechniane przez miesięcznik „Modelarz", w drugim o zestawy materiałowe z Krosna. W tym miejscu trzeba krytycznie stwierdzić poważne niedomagania. Cóż z tego, że wydano trochę planów różnych modeli — bardzo trudnych dla początkujących, a nawet średniozaawansowanych, podczas gdy brak jest dobrych planów modeli przeznaczonych dla masowego odbiorcy — a takimi (a nie wyczynowcami!) dysponuje LOK. Cóż z tego, że mamy kilka zestawów modeli latających, kiedy ciągle szwankuje jakość podanych materiałów i niewolnicze trzymanie się przestarzałych typów modeli (technologicznie i konstrukcyjnie) czego wyrazem są liczne przeróbki modeli z zestawów i nie zawsze pochlebne opinie „frontowych" instruktorów.

Jeśli piszemy powyższe uwagi odnośnie zawodów w Białymstoku, to z myślą o wprowadzeniu jakiejś planowości dalekowzrocznej w postępowaniu wydziałów modelarskich obu naszych organizacji. Warto na pewno **wspólnie** przemyśleć akcję wydawania planów, zestawów i tysiąca innych **wspólnych** spraw, tym bardziej, że liczba odbiorców z roku na rok wzrasta. Stąd też na zawodach nie obserwowaliśmy rewelacji konstrukcyjnych. Niektórzy, bardzo młodzi i niedoświadczeni modelarze, mieli siabiutko sporządzone modele redukcyjno-latające, co wcale nie oznacza, że gdyby dysponowali lepszymi materiałami, zrobiliby je lepiej (modele wybrali zbyt trudne). Niestety, modelarstwo redukcyjne, które jest i trochę „na pokaz", musi mieć znacznie lepsze zaopatrzenie materiałowe niż na przykład modelarstwo funkcjonalne. Wymaga też dobrego przygotowania.

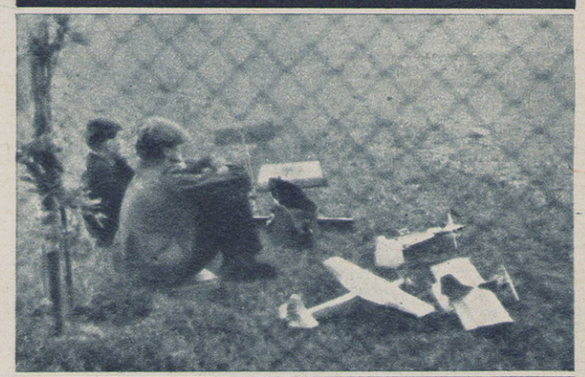
Jeśli chodzi o uwagi odnośnie samych lotów, można przypuszczać, że większość zawodników mało czasu musi poświęcać obsłudze swoich modeli i ich oblatywaniu. Widać to zresztą po wynikach. Chyba zasada: szybko budować, dużo latać! — słuszna będzie również i dla naszych młodych kolegów z LOK-u.

Wielki zapał młodzieży uprawiającej małe lotnictwo w Lidze Obrony Kraju na pewno ułatwi jej dalsze, jeszcze lepsze starty na przyszłych zawodach, które zawsze są sprawdzianem włożonej pracy. Dał temu wyraz zespół z Katowic, który po raz trzeci zdobył puchar przechodni „Skrzydlatej Polski", a więc tym razem na własność. Młodym zwycięzcom gratulujemy ciesząc się, że ogromny wkład ich pracy i zapału pozwolił na utrzymanie pierwszeństwa.

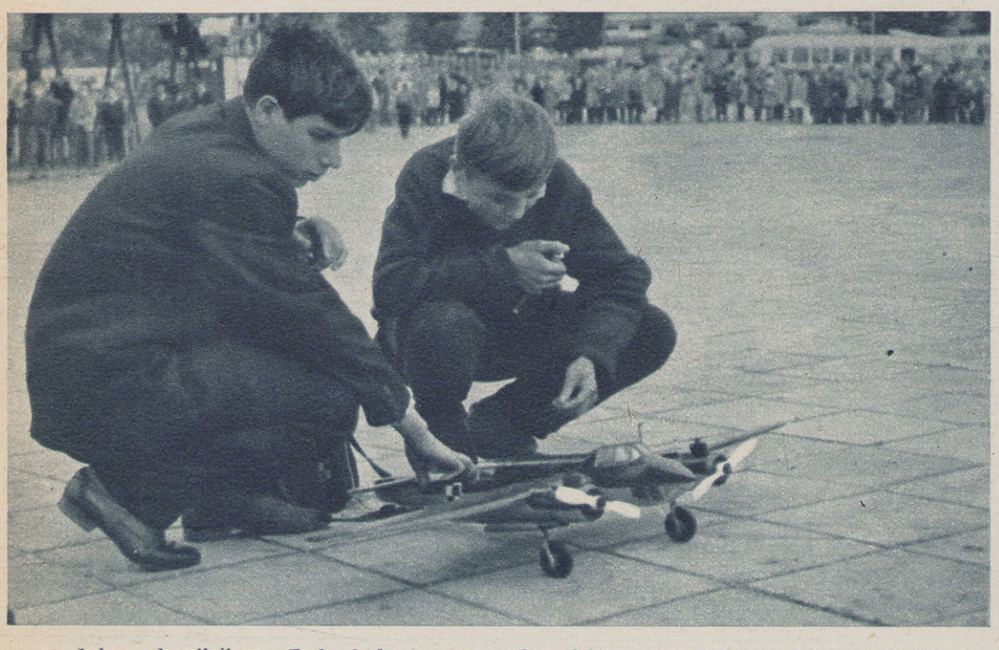
Tekst i foto:
PAWEŁ ELSZTEIN

Nie najgorzej prezentował się „Akrobat" wykonany przez wrocławian (powyżej). Obok przygotowywanie modelu wyścigowego.

Na bieżni model akrobacyjny, a poniżej czesiwanie na start.



Uroczyste zakończenie — i puchar „Skrzydlatej" otrzymuje Zenon Grzyb, przedstawiciel ekipy z Katowic.



Jedyny dwusilnikowy Tu-2 zbudowany przez Duszyńskiego z Malborka. Latał bardzo dobrze

Najlepsze wyniki IV Zawodów LOK

Szybowce A-1
1) Tadeusz Pitura (Wrocław A) 146 pkt.
2) Adam Albiński (Katowice A)
3) Andrzej Bobrzak (Łódź A)
Startowało 28 zawodników.

Szybowce A-2

1) Jerzy Dzienis (Białystok A) 537 pkt.
2) Zenon Grzyb (Katowice A)
3) Antoni Iwanowicz (Warszawa — Woj. A)
Startowało 30 zawodników.

Gumówki

1) Stanisław Kazimierczak (Bydgoszcz A) 226 pkt.
2) Jan Kozłowski (Bydgoszcz A)
3) Zenon Grzyb (Katowice A)
Startowało 13 zawodników.

Jaskółki

1) Andrzej Grzywaczewski (W-wa — Woj. A) 56 pkt.
2) Kazimierz Grzyb (Katowice A)
3) Jerzy Dzienis (Białystok A)
Startowało 29 zawodników.

Zespołowo

1 — Katowice, 2 — Białystok, 3 — Rzeszów, 4 — Wrocław, 5 — Warszawa — Woj., 6 — Bydgoszcz, 7 — Łódź, 8 — Lublin, 9 — Kielce, 10 — Gdańsk, 11 — Koszalin, 12 — Kraków.

Na uwięzi — redukcyjne

1) Roman Psiuch (Koszalin) 185 pkt.
2) Andrzej Gardiasz (Opole)
3) Zdzisław Rożyński (Gdańsk)
Startowało 15 zawodników.

Na uwięzi — akrobacja

1) Andrzej Cieślak (Opole) 195 pkt.
2) Eugeniusz Mosor (Lublin)
3) Wacław Kurzępa (Wrocław A)
Startowało 27 zawodników.

Na uwięzi — wyścig zespołowy

1) Wincenty Holona (Katowice) 400 pkt.
2) Andrzej Cieślak (Opole)
3) Zbigniew Hocheker (Opole)
Startowało 8 zawodników.

Na uwięzi — zespołowe

1 — Opole, 2 — Koszalin, 3 — Wrocław A, 4 — Lublin, 5 — Katowice, 6 — Gdańsk, 7 — Rzeszów, 8 — Kraków, 9 — Łódź, 10 — Kielce, 11 — Poznań, 12 — Wrocław C, 13 — Białystok.

Zaskoczyliśmy

JERZY ZARĘBSKI

BYŁO to jeszcze w zeszłym roku. Jedna z dwóch grup uczestników III Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów jechała autokarem z Oleśnicy do Wrocławia. Konkurencje lotnicze były już właściwie zakończone. Młody człowiek w szarobrązowej kurtce i przyciemnionych okularach, o zmęczonych rysach twarzy, siedzący obok mnie na dodatkowym podnoszonym miejscu, zapytał:

— Niech mi pan powie, czy w przyszłym roku też pan weźmie udział w Rajdzie?

— Tak — odpowiedziałem krótko. Nie miałem chęci na dłuższą rozmowę, zmęczenie dawało mi się mocno we znaki.

— To wspaniała impreza — nie rezygnował człowiek w kurtce. — Pan już trzeci raz. Ale ja już wiem, co pana do niej ciągnie. Ja też już „zaskoczyłem", po tym pierwszym razie.

— Mnie, na przykład, już nie odskrobie od Rajdów, za późno — stwierdził cicho, mówiąc jakby sam do siebie, wysokiego wzrostu właściciel pięknej, gęstej czupryny, nie podnosząc nawet głowy z zaplecionych rąk opartych na zapleczu mego fotela.

— Ty to ty, weteran, ale ki diabeł każe się męczyć im, nowym, latać nad Polską z wybałuszonymi oczami, a potem nie spać nocami, chlać kawę i pisać regulaminowe epopeje, nie będąc bynajmniej pewnym, czy jakiś facet, na przykład ja, tego nie zrobi lepiej. Ostrzegam pana, panie Szof, niech pan się wycofa póki czas, bo się pan zatraci — wyrzucił z siebie szybko Tadek Stępień.

— Pan jeszcze ma szanse na odwrót, bo my to już nałogowcy — poparł Stępnia Wiesio Białkowski (właśnie ten z czupryną).

— Patrz pan na Zarębskiego, co się z niego po trzech rajdach zrobiło: z przodu łysy, z tyłu siwy i pobił rekord chudości. Chcesz pan skończyć tak samo? — dołożył się Tadek Pajda, patrząc na Szofa z wyraźnym zgorszeniem.

— Niech pan się nie przejmuje, panie Sławku — powiedziałem do Szofa — te draby noszące takie paskudne imię grożą już przeludnieniem i chcą wszystkich normalnych z imienia wysiudać z Rajdów. Dlatego zniechęcają. Pewnie zaraz włączy się Tłuczkiewicz, też Tadek, a po nim Vogel, też Tadek. Istna szarańcza.

— Oj, filut z acana, filut — odezwał się z samego kąta Tłuczkiewicz (Tadek). A zwracając się do swych imienników, zaciągnął z wileńska:

— Jak młody człowiek z radia chce siję męczyć, uczestniczywszy w rajdach, to pozwólcje mu, pozwólcje. Ja tymczasem opowiem acanom historię jak hrabia wrócił z zagranicy...

— Zwariowałeś? — wrzasnął Boguś Kaznowski. — Przecież jest Marysia w wozie.

— Nie szkodzi, Tadziu, w zeszłym roku nie dosłyszałam, co to było z tą dwururką hrabiego. Opowiadaj — zainteresowała się Marysia, nasza rajdowa szefowa, siostra, koleżanka, najlepsza przyjaciółka i kumpel w spódnicy.

Warczał jednostajnie silnik „Jelcza". Migały opłotki jakiejś wsi. Z tyłu wozu dobiegał odgłos szamotaniny, przytłumione uderzenia i zduszone urywki słów Tłuczkiewicza:

— Ja i tak opowiem wraz... nie dziś to za rok...

— Nie opowiesz, to twoje ostatnie...

— ...łobuzy!

— Bij! O rany, jaki twardy!

— ...hrrabia... uh... wróciwszy... ghrrrrr....

Zapanowała cisza. Unieszkodliwiony Tłuczkiewicz leżał związany i zakneblowany na ostatniej ławce. Twarze jego oprawców promieniały zadowoleniem.

✲

Minął rok. Gdy wsiadałem do autokaru, wiozącego pierwszą grupę uczestników IV Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów z lotniska w Elblągu do hotelu, prawie wszystkie miejsca były już zajęte. Usiadłem „półgębkiem" koło maski silnika i już miałem zapytać mego wielkiego rywala Tadka Stępnia „jak ci poszło", gdy z tyłu wozu dobiegł fragment zdania:

— ...wtedy pan hrabia krzyknął...

Zrobiło mi się niewymownie ciepło koło serca.

— Drabinę! — nie wytrzymałem.

— I dwururkę! — odkrzyknął Tłuczkiewicz.

Tak miałem chęć uścisnąć draba serdecznie. Patrzałem wzruszony na jego wyrazistą, pełną humoru twarz. Lekko przymrużone, bystre oczy promieniały zadowoleniem i radością życia. Więc jest. Popatrzałem uważnie: jest i Szof, nie wycofał się, chce się męczyć dalej. Jest Białkowski, taki sam wielki i w tej samej nawet kurtce, jest Kaznowski, Maksymowicz, Waligórski, Vogel, doszlusował po roku przerwy Śliwak — wspaniały akrobata, jest „Naczelnik" Kościuszko, Siciński, Kołłątaj... Są zupełnie nowe twarze: jacyś świetnie się prezentujący wojskowi — dwóch majorów, kapitanowie, porucznik. Co za towarzystwo! To będzie rajd!

I był. Cholernie trudny, z tysiącem przygód, wymoszczony wzlotami i upadkami załóg jak przedwojenna warszawska ulica kocimi łbami, niszczący nerwy, piekielny pomysłami komisji sportowej, nękający chłodem, strugami deszczu i niespełnionymi nadziejami tych, co dziś zwyciężyli, a nazajutrz spadli na łeb z samego wierzchołka tabeli... Rajd — piekło, rajd — cudo, rajd — haszysz, kokaina, morfina i nitrogliceryna.

✲

Więc co was ciągnie do Rajdu z tak niewymowną siłą, koledzy? Przyznajcie się, weterani, bądźcie raz w swym grzesznym życiu szczerzy, powiedzcie!

Nie chcecie? Zazdrośnie chowacie w sobie?

To ja powiem. Nie będzie to dla was nic nowego, wiecie o tym tak samo dobrze jak ja, po prostu odpowiem nie wam, lecz memu koledze z redakcji, który zadał mi takie właśnie pytanie: dlaczego?

A więc, stary, chcemy być potrzebni, chcemy widzieć, że nas oczekują, że będą nas serdecznie witać, że na widok naszych maszyn ludziom będą mocniej bić serca. To w części bujda, że „my już nie wyobrażamy sobie życia bez latania". Oczywiście, latać kochamy, ale samo latanie nie jest bynajmniej jedynym celem naszych rajdowych ciągot, jak to nieraz niewtajemniczonym klarujemy.

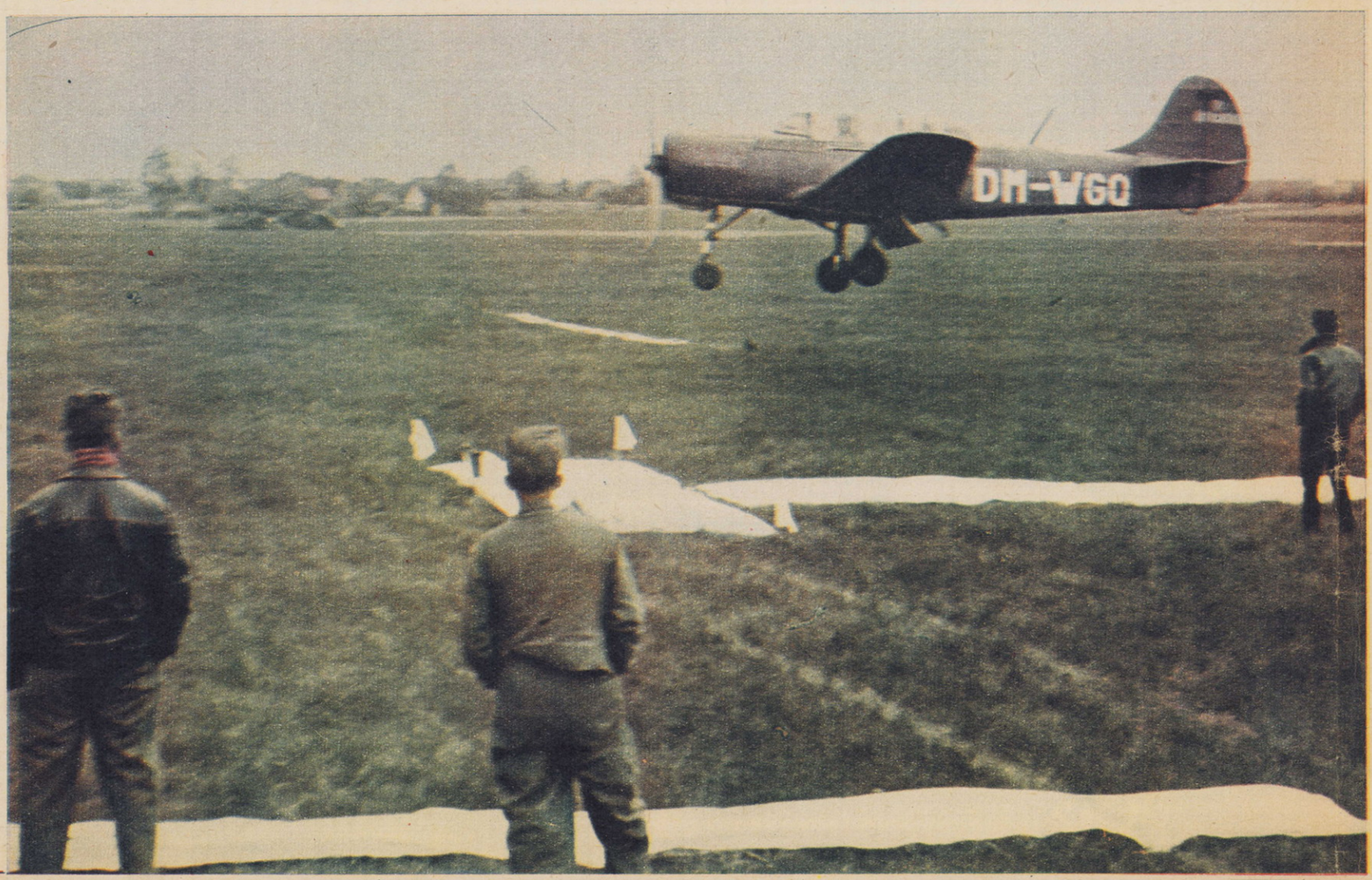
Gdy ze Szczecina przylecieliśmy ze Zdzisiem Dudzikiem na lotnisko w Lesznie (bo tam nam kazano lądować) i gdy powiedziano nam tam: Lećcie do Osowej Sieni — Zdzisław potężnie dodał gazu i jak rakieta wystrzeliliśmy w kierunku polowego lądowiska. Zdziwiłem się w duchu: co go tak gna?

Otóż to. Zdzisław już przeczuwał. Ja — jeszcze nie. On już wiedział, stary rajdowy wyga, co nas może w Osowej czekać. Chciał być pierwszy. I wcale tym razem nie chodziło o zdobycie punktów — to przecież był tzw. lot transportowy. Mój pilot chciał, byśmy byli w Osowej Sieni pierwsi, bo... tam nas czekano z olbrzymim, bajkowym wprost entuzjazmem.

Jak tyś to, Zdzisiu, wyczuł?!

O rozmiarach prawdy przekonałem się na własne oczy po paru minutach lotu. Zaparło mi

Z gorących dni IV Rajdu: samolot Jak-18P niemieckiej załogi Kapphahn — Daum wykonuje w Opolu próbę lądowania w prostokątach. Foto: T. Chwałczyk



dech w piersiach. To był widok — godny pióra nie tak nędznego jak moje. Tylko pan, mistrzu Jarosławie, najbliższy mi wśród pisarzy, mógłby opisać widok, jaki rozpościerał się z kabiny mego samolotu.

— Patrz, Jurek, patrz, co się tu dzieje — krzyczał do mnie Zdzisław, gdy rżnęliśmy na pełnym gazie nad olbrzymimi tłumami ludzi. — Jesteśmy pierwsi! — duma i radość przebijała z każdej zgłoski wymawianej przez mego przyjaciela.

Istotnie, przylecieliśmy do Osowej Sieni jako pierwszy samolot zawodniczy. I jeśli kiedykolwiek będę pytany, co mi się na rajdach upamiętniło najmocniej, to powiem: widok tysięcy ludzi na pegeerowskiej łące, ustawionych karnie u długi, setki metrów ciągnący się wał, falujący chorągiewkami, uniesionymi w górę rękami, coś krzyczący, radosny, podniecony, spragniony widoku samolotów.

Wiesz, stary, co mi to przypomniało? Trzydzieści jeden lat temu, kiedy byłem małym chłopcem, stałem w takim właśnie tłumie rozentuzjazmowanych, rozgorączkowanych ludzi na Polu Mokotowskim w Warszawie. To były wielkie dni Challenge'u. Aż mi kolana dygotały z niecierpliwości, z wielkiego pragnienia, aby już wreszcie przyleciał — Polak.

Ostatnie sekundy. Spiker krzyczy ochrypłym głosem: — Leci, dolnopłat, to chyba nasz, pezetelka! Boże!

Olbrzymie tłumy nagle zamarły. Nad lotnisko, od strony trybun, wpadła pierwsza rajdowa maszyna. Ostry wiraż w lewo. To Pezetel — 19 Giedgowda. Pierwszy wrócił z lotu okrężnego. Biały kadłub cały w czarnych smugach od spalin z rur wydechowych, silnik grzmi na pełnych obrotach — dopiero teraz westchnął głęboko ludzki tłum, jakby z ogromną ulgą. I wówczas, choć przecież pilot nie słyszał, ludzie zaczęli krzyczeć. Jeden wielki, długi krzyk, który trwał bez końca, nawet wtedy, gdy samolot dotykał kołami lotniska, kołował pod trybuny, gdy śmigło przestało się obracać...

Wtedy płakałem z radości. Nie wstydziłem się, płakali i dorośli.

A ten tłum, tam na dole pod naszym samolotem w Osowej Sieni?

Ci ludzie naprawdę witali nas sercem pełnym radości, najlepszych, najserdeczniejszych uczuć. Wystarczyło na nich popatrzeć: na dzieci, młodzież, starszych, na harcerzy i harcerki, na ZMS-owców, na przedstawicieli miejscowych organizacji partyjnych i społecznych — jak przestępując z nogi na nogę czekali cierpliwie, aż przylecą wszystkie samoloty i zacznie się uroczystość powitania. Trzymali w rękach kwiaty, całe ich mnóstwo, naręcza różnobarwne, pachnące. Niezapomniane chwile. I te słowa przemówień, wzruszająco proste, niewyszukane. A potem tłumy nas otoczyły. Radość, całusy, uściski.

Stałem w jednym szeregu, ze Zdzisiem, obok Bogdana Kaznowskiego, Kazia Pogorzelskiego, Antosia Milkiewicza, Krzysia Sicińskiego. Byli wzruszeni. Nikt z nas tego nie oczekiwał. Tamci ludzie nas zaskoczyli.

To wszystko coś mówi, i to bardzo ważnego. O tym, że nie umiemy docierać do prawdziwych źródeł ludzkich uczuć. Miłości dla lotnictwa. Entuzjazmu, spontanicznego, niefałszowanego, takiego, który tylko co starsi wspominają, że kiedyś był. On jest i dziś, najprawdziwszy, choć utajony, trzeba go tylko znaleźć. I tu się niziutko kłaniam majorowi Chojcanowi — za to, że pierwszy wiedział, gdzie należy lądować po czwartym etapie. To jego pomysł, ta Osowa Sień. Tak, jak jego pomysłem było zawiezienie nas — uczestników Rajdu — na zlot harcerzy we Wrocławiu. Zobaczyliśmy tam coś pięknego — młodość Polski Ludowej, rozśpiewaną, tryskającą temperamentem, fantastycznie aktywną w wyrażaniu swej ciekawości i sympatii dla lotnictwa.

*

To wszystko nas tak ciągnie do Rajdów.

I jeszcze jedno, od czego przecież, ni w pięć ni w dziewięć, zacząłem: chcemy choć raz do roku zjechać się z całej Polski i ujrzeć wszyscy razem w jednej, zgranej, jakże pyskatej, rozkrzyczanej, po przyjacielsku uszczypliwej — i bardzo, bardzo serdecznej dla siebie kompanii. Takiej kompanii, gdzie ludzie — walcząc ze sobą zażarcie w powietrzu, a potem nad arkuszem papieru — przychyliliby nieba jeden drugiemu. To też coś warte.

Bo dobrze nam ze sobą, prawda, koledzy? Bo stale coś nowego odkrywamy, na kolejnych Rajdach, coś, czego się do tej pory — jak ślepiec — nie widziało.

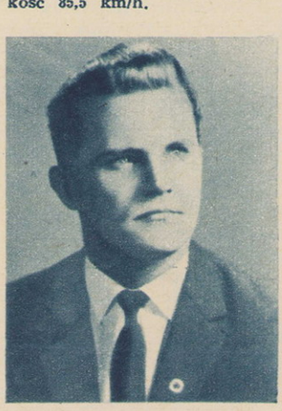
Kończę już. Studentka konserwatorium przez ścianę gra codzienną porcję Mozarta, zmierzch szary, tajemniczy, zagląda z wolna do okna. Z pobliskiego parku dobiega śpiew słowika. Jakże tu pisać?

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JERZY WOJNAR

URODZIŁ się 7 października 1930 r. we Lwowie. Na szybowcach zaczął latać we wrześniu 1945 r. w Krośnie. Na szybowisku Łęki Strzyżowskie koło Krosna (woj. rzeszowskie) uzyskał w 1946 r. z wyróżnieniem kategorię A i B. W sierpniu 1948 zdobył kategorię C pilota szybowcowego w Sobótce. Tego samego i następnego roku lata na Żarze i w Jeżowie. W roku 1949 uzyskuje Srebrną Odznakę Szybowcową nr 263, a dwa lata później Złotą Odznakę Szybowcową nr 17.

W VIII i IX Krajowych Zawodach Szybowcowych, rozegranych w 1951 r. (w Inowrocławiu) i w 1952 (w Kobylnicy), uzyskuje pierwsze miejsce i tytuł zwycięzcy tych zawodów. Tak w roku 1951 jak i 1952 uczestniczy w centralnych pokazach lotniczych, na których demonstruje akrobację szybowcową na „Jastrzębiu". W tym samym roku ustanowił wyczyn homologowany na trasie 300 km i uzyskał prędkość 85,5 km/h.



Jerzy Wojnar

Rok 1953 przynosi mu Diamentową Odznakę Szybowcową jako jedenastemu szybownikowi w Polsce i dwudziestemu drugiemu na świecie. Tego samego roku w Szybowcowych Mistrzostwach Polski uplasował się na trzecim miejscu, a ponadto ustanowił nowy rekord Polski w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 100 km wynikiem 75,8 km/h. Rekord ten poprawił następnego roku, przy czym tym razem uzyskał prędkość 94,7 km/h. Był to jednocześnie rekord międzynarodowy, figurujący przez kilka lat w tabeli FAI. Ten sam rok, 1954, przynosi mu rekord krajowy w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 300 km wynikiem 74,0 km/h oraz udział w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie. Zajmuje na nich 23 miejsce. Uczestniczył w pierwszych Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera i zajął czwarte miejsce.

W roku 1955 odnosi potrójny sukces sportowy: w wyniku rozegrania Mistrzostw Szybowcowych w Lisich Kątach uzyskuje pierwsze miejsce i tytuł mistrza Polski oraz ustanawia dwa rekordy krajowe, które z kolei zostają zatwierdzone także jako rekordy międzynarodowe. Pierwszy — przelot docelowo - powrotny na szybowcu „Jaskółka" wynoszący 488 km; drugi — prędkościowy przelot po trasie trójkąta 200 km z wynikiem 56,8 km/h.

W miesiącach od sierpnia do listopada 1955 przebywał w Chińskiej Republice Ludowej. Tam wspólnie z innymi pilotami polskimi przeprowadził badania zjawisk termicznych podczas lotów szybowcowych. W Szybowcowych Mistrzostwach Polski w 1956 uzyskuje drugie miejsce i tytuł wicemistrza Polski, a w roku 1957 — 18 miejsce. W maju 1958, w wyniku eliminacji Szybowcowej Kadry Narodowej, uzyskał drugą lokatę i zakwalifikował się jako reprezentant Polski do udziału w VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie. Na nich to wywalczył szóste miejsce w klasie standard. W 1958 roku ukończył wydział ceramiczny Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie i uzyskał dyplom inżyniera ceramika. W wyniku rozegrania Szybowcowych Mistrzostw Polski 1959 zdobywa w ogólnej klasyfikacji 15 miejsce. W latach pięćdziesiątych popularny jest jako pilot akrobacyjny demonstrujący na pokazach lotniczych na terenie większych miast akrobację szybowcową.

W 1960 r. przenosi się do Warszawy, gdzie pracuje na stanowisku projektanta w Biurze Projektów Przemysłu Szklarskiego. W 1962 zawiera związek małżeński. Członek Szybowcowej Kadry Narodowej w latach 1953—1959.

Począwszy od 1957 r. aktualnie do dnia dzisiejszego uprawia sport saneczkarski. Wielokrotnie reprezentował Polskę w tym sporcie na zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata, przy czym dwukrotnie zdobył tytuł saneczkowego mistrza świata i raz tytuł wicemistrza. Od kilku lat do dnia dzisiejszego jest członkiem Saneczkowej Kadry Narodowej.

Otrzymał tytuł Mistrza Sportu (1954 r.) i Zasłużonego Mistrza Sportu (1961 r.). Dwukrotnie nadano mu Złoty Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe (1955 i 1961 r.) i raz Srebrny Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe (1958 r.) Posiada chiński Medal Przyjaźni (1956). Ogółem na szybowcach wylatał 1 442 h i przeleciał 22 100 km. Na samolotach wylatał 67 h. Pilot szybowcowy I klasy. Nieoficjalny rekordzista w szybowcowych lotach odwróconych, demonstrowanych w czasie pokazów lotniczych na wysokości od 5 do 1 m nad ziemią. Aktualnie członek Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie.

(m).

JAN FABISIAK

URODZIŁ się 6 listopada 1899 r. w Czarnowie, woj. warszawskie, w rodzinie robotniczej. Przed wybuchem pierwszej wojny światowej mieszkał w Warszawie. W roku 1915 opuszcza Warszawę przed zajęciem jej przez Niemców i udaje się do Rosji. Rewolucja Październikowa w roku 1917 zastaje go w Odessie. Mimo młodego wówczas wieku bierze czynny udział w rewolucji. Wraz z bolszewikami walczy przeciw wojskom niemieckim, austriackim i rumuńskim, które korzystając z zamętu rewolucyjnego ruszyły na Kijów, Odessę i Charków. W roku 1918, gdy wybuchła rewolta w armii niemieckiej i austriackiej, bierze czynny udział w ich rozbrajaniu.

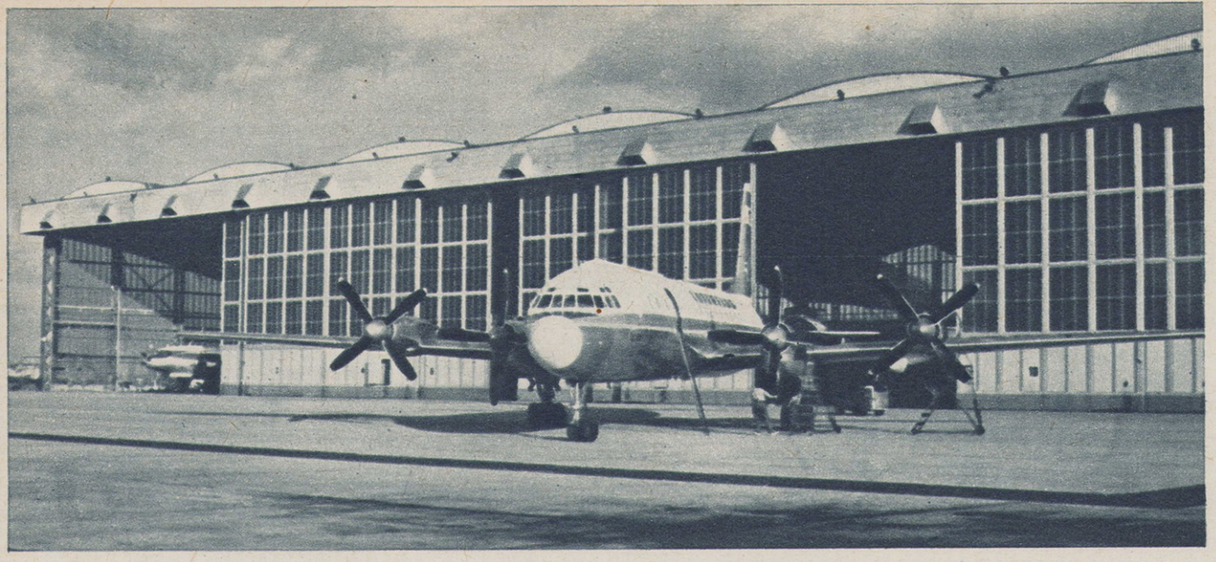
W roku 1919 powrócił do kraju, wstąpił do Wojska Polskiego, a w roku 1924 po skończonym kursie mechaników lotniczych w Bydgoszczy został mianowany majstrem wojskowym i zaliczony do specjalistów lotniczych personelu latającego. W roku 1925 kończy kurs specjalistów (lotniczych) płatowcowo - silnikowych i obejmuje funkcję szefa mechaników w 6 pułku lotniczym, a w roku 1934 kończy kurs werkmistrzy lotniczych — otrzymuje nominację na starszego majstra lotniczego. Z kolei zostaje przeniesiony do I pułku lotniczego w Warszawie, gdzie otrzymał odznakę I klasy specjalisty lotniczego i objął funkcję szefa mechaników lotniczych. Na stanowisku tym pozostawał do września 1939 r.

W czasie pełnienia służby zawodowej w okresie przedwojennym, za szkolenie personelu technicznego i latającego w zakresie eksploatacji samolotów, został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi. Po kapitulacji Armii Polskiej w roku 1939 pozostaje w kraju ojczystym, wstępuje do Armii Krajowej (grupa „Tomka", pseudo „Łoś", nazwisko Tomasz Tomaszewski), przyjmuje pseudo „Zenit II" i przez cały czas okupacji niemieckiej bierze czynny udział w walkach z okupantem hitlerowskim. Powstanie Warszawskie zastaje go na Woli przy ulicy Prądzyńskiego. W pierwszych dniach powstania bierze w nim czynny udział.

Dnia 8 sierpnia 1944 r. zostaje wywieziony do obozu przejściowego w Pruszkowie. Po paru dniach ucieka z obozu i udaje się do Częstochowy. Po zajęciu Częstochowy przez wojska radzieckie wraca do Warszawy. Do października 1946 roku pracuje przy odbudowie Warszawy. W roku 1946 spotyka się z bracią lotniczą w Ministerstwie Komunikacji i otrzymuje propozycję z Departamentu Lotnictwa Cywilnego pracy w charakterze rzeczoznawcy lotniczego. Przyjmuje propozycję i we wrześniu 1946 r. zostaje przyjęty przez DLC MK jako rzeczoznawca lotniczy Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych na województwo warszawskie, lubelskie i białostockie. Zastaje lotnictwo cywilne PRL w początkowej fazie rozwoju, bierze więc czynny udział w organizacji Aeroklubu Warszawskiego, Lubelskiego, Białostockiego i Szkoły Szybowcowej w Starej Miłośnie. Szkoli mechaników oraz pilotów w zakresie obsługi samolotów i eksploatacji sprzętu pomocniczego, czuwa przy naprawie sprzętu poniemieckiego i samolotów z demobilu powojennego. Pracuje wiele społecznie. Gdy w roku 1955 zaczęło się organizować w Polsce lotnictwo sanitarne, nie szczędzi i tu swego bogatego doświadczenia lotniczego, co pozwoliło na szybkie i sprawne utworzenie kadry technicznej tej dziedziny lotnictwa. Niejednokrotnie przekraczał granice obowiązków służbowych w dążeniu do sprawnego pokonywania trudności przy eksploatacji bardzo zróżnicowanego sprzętu lotniczego, jakim posługuje się lotnictwo sanitarne, komunikacyjne i sportowe w Polsce Ludowej. W ciągu wielu lat pracy doświadczenie zawodowe chętnie przekazuje młodszemu pokoleniu. Ceniony jest jako dobry praktyk lotniczy. Jest jednym z tych rzeczoznawców lotniczych, u którego od czterdziestu przeszło lat każdy pilot czy mechanik uzyska zawsze dobrą i niezawodną radę w zakresie eksploatacji nieomal każdego statku powietrznego. Od roku 1946 jest kierownikiem Okręgu IX KCSP Warszawa — Gocław, a kierowany przez niego Okręg zaliczony jest do przodujących placówek Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych. Posiada odznaczenia państwowe: Brązowy Krzyż Zasługi nadany w roku 1928, medal dziesięciolecia Polski Ludowej nadany w roku 1955, Złoty Krzyż Zasługi nadany w roku 1964.

Jan Fabisiak

(p)



Samolot Ił-18 linii „Interflug" przed nowoczesnym hangarem w centralnym porcie lotniczym Berlin-Schönefeld.

10 lat komunikacji lotniczej NRD

NOWOCZESNE państwo we współczesnym świecie nie może obyć się bez odpowiednio rozbudowanej komunikacji powietrznej na liniach wewnętrznych i zagranicznych. Szybki i wygodny przewóz towarów i pasażerów staje się po prostu koniecznością. Zdając sobie sprawę z potrzeb gospodarki narodowej w tej dziedzinie, ze stale rosnącej współpracy z krajami socjalistycznymi — rząd NRD postanowił w 1955 roku zbudować nowoczesne lotnictwo cywilne. Na jesieni tegoż roku wznowiono działalność Towarzystwa Lotniczego „Lufthansa". 16 września 1955 roku nastąpił pierwszy start do inauguracyjnego lotu. Samolotem lotnictwa cywilnego NRD odleciała wtedy do Moskwy delegacja państwowa pod przewodnictwem premiera Otto Grotewohla.

Następne miesiące i lata przynosiły dalszy rozwój sieci połączeń i wzbogacanie sprzętu. Komunikację międzynarodową podjęto już w dniu 4 lutego 1956 roku, otwarciem linii łączącej Berlin z Warszawą. W trzy miesiące później — 16 maja 1956 roku — otwarta została komunikacja lotnicza samolotami pasażerskimi NRD na trasie Berlin — Praga — Budapeszt — Sofia. W siódmą rocznicę powstania Niemieckiej Republiki Demokratycznej zapoczątkowano codzienne, regularne loty na trasie Berlin — Wilno — Moskwa.

Rozwój sieci międzynarodowych połączeń lotnictwa komunikacyjnego NRD znacznie wyprzedził uruchomienie komunikacji wewnętrznej. Nie było to dziełem przypadku. Tego rodzaju kierunek rozwoju był podyktowany potrzebami posiadania szybkich połączeń ze stolicami krajów socjalistycznych. Tak więc dopiero 16 czerwca 1957 roku otwarto w NRD wewnętrzną komunikację pasażerską. Siedem linii połączyło Berlin, Barth, Drezno, Erfurt i Lipsk.

Rosnące znaczenie wiosennych i jesiennych Międzynarodowych Targów Lipskich spowodowało konieczność uruchamiania specjalnych połączeń w okresie ich trwania. Dziś już do tradycji należy obsługiwanie ruchu pasażerskiego przez samoloty NRD na trasach wiodących do Lipska.

Duże znaczenie dla usprawnienia komunikacji miało zakupienie dużych samolotów turbośmigłowych Ił-18. Skróciły one przelot z Berlina do Moskwy z 6 godzin 20 minut do zaledwie 160 minut. Do pierwszego lotu na tej trasie wystartowały one 1 kwietnia 1960 roku, a w dniu 8 kwietnia tegoż roku rozpoczęto loty do Belgradu i Tirany. Dalsza rozbudowa międzynarodowych połączeń nastąpiła 4 kwietnia 1964 roku — uruchomiono linię z Berlina do Zagrzebia i Belgradu, a 29 maja, raz w tygodniu, połączenie do Nikozji. Na liniach krajowych wznowiono loty (15.6. 1964 r) do miejscowości letniskowej Heringsdorf.

W tym czasie samoloty komunikacyjne NRD latały już w innych barwach. Z dniem 1 września 1963 roku wszystkie międzynarodowe połączenia przejęło Towarzystwo Lotnicze NRD „Interflug", istniejące już od 1958 roku. Ujednolicenie organizacji lotnictwa cywilnego w NRD podyktowane zostało m. in. stałym rozwojem gospodarki narodowej oraz wzrostem wymiany pasażerskiej i towarowej z krajami socjalistycznymi. Dodajmy, że ujednolicenie transportu lotniczego odpowiadało wytycznym VI Zjazdu SED, które miały na względzie racjonalizację zagadnień tego transportu przy jednoczesnej obniżce kosztów.

Dziś „Interflug" jest w przededniu dziesiątej rocznicy istnienia komunikacji lotniczej w NRD. W ciągu tego okresu stale wzrastała ilość przewożonych pasażerów. I tak jeśli w 1956 roku przewieziono 12 553 osoby, a w roku 1957 — 81 514, to w 1963 roku już 337 303. Dodajmy, że obok rozkładowej komunikacji lotniczej duże znaczenie mają także loty na zamówienie, zwłaszcza do miejscowości wypoczynkowych nad Morzem Czarnym. I tu rozwój ilustrują cyfry. W roku 1956 z charterowanych lotów skorzystało 2 629 pasażerów, w 1963 roku — 144 136.

Znaczenie gospodarcze mają także loty specjalne maszynami typu L-60 „Brygadyr" oraz An-2 dla potrzeb rolnictwa przy nawożeniu gleby, zwalczaniu szkodników oraz chwastów.

Rok ubiegły był również pomyślny dla „Interflugu". Plany przewozów pasażerskich wykonane zostały w 101 proc., towarowych w 103,6 proc. Liczba przewiezionych pasażerów wzrosła o 14 proc., do 385 839 osób. Przeciętna odległość przypadająca na jednego klienta „Interflugu" wyniosła 826 km. Dzięki dobremu wykorzystaniu miejsc (w 71,3 proc.) poprawiły się znacznie wyniki ekonomiczne przedsiębiorstwa.

Dziś, na progu dziesięciolecia komunikacji lotniczej NRD „Interflug" posiada szeroko rozwiniętą współpracę międzynarodową, ujętą w umowach z 47 zagranicznymi towarzystwami lotniczymi oraz pięcioma międzynarodowymi biurami podróży. Z najpoważniejszych, obok towarzystw lotniczych krajów socjalistycznych, wymieńmy tu KLM, SAS, Swissair, Air France, Air India, BOAC, Alitalia. Dzięki tej współpracy, NRD ma lotnicze połączenia z pięcioma częściami świata.

W roku ubiegłym samoloty „Interflugu" Ił-14 i Ił-18 przebywały w powietrzu 18 tysięcy godzin. Przebyły one odległość 7,2 miliona kilometrów. Równa to się 180 rejsom dookoła świata po równiku. W każdym tygodniu przeloty wynosiły 140 tysięcy kilometrów. Warto pamiętać o tych liczbach. Świadczą one bowiem najlepiej o rozwoju komunikacji lotniczej w NRD, która dzięki ścisłej współpracy z innymi towarzystwami lotniczymi krajów socjalistycznych ma przed sobą dalsze, pomyślne perspektywy.

STANISŁAW PASZKOWSKI

Fragment wnętrza budynku dworca lotniczego w porcie Schönefeld. Foto: Willmann (2)

Nasi korespondenci piszą

MIĘDZYKLUBOWE ZAWODY LOTNICZE W POZNANIU

Z inicjatywy Aeroklubu Poznańskiego, przy pełnym poparciu Wojewódzkiej Komisji Związków Zawodowych, odbyła się na lotnisku AP w Kobylnicy ciekawa impreza lotnicza pn. **Międzyklubowe Zawody Lotnicze.**

W zawodach wzięły udział reprezentacje Aeroklubów: Ostrowskiego, Ziemi Lubuskiej i Poznańskiego, które walczyły o puchar przechodni przewodniczącego WKZZ, posła Zdzisława Cegłowskiego. Zawody cieszyły się dużym zainteresowaniem władz miejscowych i społeczeństwa, które licznie przybyło na lotnisko, by przyglądać się imprezie.

O oto wyniki szczegółowe:

Skoki spadochronowe:

zespołowo

1. Aeroklub Ostrowski — 19 pkt
2. Aeroklub Poznański — 17 „
3. Aeroklub Ziemi Lubuskiej — 10 „

indywidualnie

1. Ryszard Przybylski, Ostrów — śr. — 10,17 m
2. Jerzy Kędzierski, Poznań — śr. — 20,35 m
3. Edmund Przybylski, Ostrów — śr. — 29,09 m

Konkurencja samolotowa:

zespołowo

1. Aeroklub Poznański — 16,5 pkt
2. Aeroklub Ziemi Lubuskiej — 16,5 „
3. Aeroklub Ostrowski — 13 „

indywidualnie

1. Czesław Bartkowiak, Poznań — 10 „
2. Bolesław Spaczyński, Z. Góra — 8 „
3. Stefan Studencki, Z. Góra — 7 „

Konkurencje szybowcowe

zespołowo

1. Aeroklub Ostrowski — 17 pkt
2. Aeroklub Ziemi Lubuskiej — 16 „
3. Aeroklub Poznański — 13 „

indywidualnie

1. Stanisław Ratusiński, Z. Góra — 10 „
2. Stefan Makne, Poznań — 8 „
3. Jan Sójka, Ostrów — 7 „

B. Wierzejewski

CZĘSTOCHOWA

Pilot szybowcowy Aeroklubu Częstochowskiego Tadeusz Zasępa, na szybowcu „Mucha 100", uzyskał w chmurze wysokość absolutną 4 150 m przewyższenia. Wynikiem tym uzyskał warunek do złotej odznaki szybowcowej.

KATOWICE

W Katowicach odbył się skoszarowany obóz spadochronowy. Skoczkowie z Aeroklubów: Śląskiego, Gliwickiego, Rybnickiego i Częstochowskiego wykonali 200 skoków, mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych. Wykonanie tej ilości skoków było możliwe, dzięki samolotowi AN—2 oraz sprawnej organizacji.

Józef Glanc

Nasi korespondenci piszą

SZYBOWCOWE ZAWODY POMORZA ZACHODNIEGO

W Aeroklubie Słupskim rozegrane zostały Szybowcowe Zawody Pomorza Zachodniego. Startowało 19 zawodników z Aeroklubu Szczecińskiego, Słupskiego i Gdańskiego (poza konkursem). Rozegrano cztery konkurencje: trójkąty 100 km, 135 km i 200 km oraz docel — powrót 316 km. Pierwsze miejsce, ex aequo, zdobyli pilocі Aeroklubu Szczecińskiego — Romuald Szamkołowicz i Tadeusz Dziuba, przed Grażyną Rzepecką z Aeroklubu Słupskiego. Startujący poza konkursem Zbigniew Luranc z Gdańska ulokował się na 8 pozycji.

Ewaryst Iwiński

KORESPONDENCYJNE ZAWODY BALONÓW PAPIEROWYCH

BALONIARSTWO cieszy się dużym zainteresowaniem wśród młodzieży województwa poznańskiego, która bierze liczny udział w dorocznie rozgrywanych, drogą korespondencyjną, **Zawodach Balonów Papierowych**. W tegorocznej imprezie, zorganizowanej przez Zespół Lotniczy Komendy Chorągwi Wlkp. ZHP oraz Sekcję Kół Lotniczych i Modelarstwa AP, startowała młodzież zrzeszona w Drużynach Harcerskich i Kołach Lotniczych AP. Ogółem w zawodach wzięło udział 146 uczestników. A oto wyniki:

1. — 45 Drużyna Harcerska im. M. Buczka — Leszno — 153 pkt,
2. — Koło Lotnicze nr 45 Ogród Jordanowski — Poznań — 150 pkt.

Na tle tych ciekawych i mało kosztownych zawodów nasuwa się projekt organizowania podobnych zawodów w skali ogólnokrajowej.

B. Wierzejewski

MODELARZE MIEDZIOWEGO ZAGŁĘBIA

LUBIN, miasto tętniące dziś jak nigdy życiem, przyszła stolica polskiej miedzi, jest też miastem młodzieży. Tu znajduje się Technikum Górnictwa Rud, Liceum Ogólnokształcące i liczne szkoły podstawowe. Część tej młodzieży, choć na razie jeszcze nieznaczna, swe pozalekcyjne zainteresowania skupia na modelarstwie lotniczym.

32 lubińskich modelarzy skupionych jest w Kole Lotniczym im. Czesława Tańskiego (o charakterze modelarni), istniejącym przy Przedsiębiorstwie Budowy Kopalń Rud Miedzi w Lubinie.

Modelarnia, założona w lutym 1964 roku, ma już na swym koncie pewne osiągnięcia. Zakończenie roku szkolnego jest właśnie dobrą okazją do ich przypomnienia.

Na początku były tylko dobre chęci i 25 surowych kandydatów na modelarzy. Dziś wszyscy członkowie lubińskiego Koła Lotniczego posiadają wyszkolenie w zakresie II klasy, a najlepsi z nich — Andrzej Tyszkiewicz, Andrzej Jaroszewski i Paweł Zanosienko, są nawet modelarzami z I klasą.

Koło Lotnicze jest organizatorem, przy pomocy aeroklubu macierzystego, dorocznych Zawodów Modeli Latających Małych Form, rozgrywanych w Lubinie o puchar dyrektora Kombinatu Górniczo-Hutniczego Rud Miedzi w Lubinie. W br., na 35 startujących modelarzy z całego województwa, chłopcy z Lubina zajęli dobre 9 i 10 miejsce.

Lubińscy modelarze lotniczy spotykają się z wielką pomocą PBKRM i Kombinatu. Szczególną pomocą otacza modelarzy wielki entuzjasta modelarstwa lotniczego, zastępca dyrektora Kombinatu d/s ekonomicznych, Adam Wilczyński. Instruktorem, kierującym pracą Koła Lotniczego w Lubinie i szkolącym modelarzy, jest pracownik Dolnośląskiej Fabryki Instrumentów Lutniczych w Lubinie, Witold Raczyński.

(kh)

W czasie zajęć praktycznych w modelarni Koła Lotniczego im. Czesława Tańskiego w Lubinie Legnickim. Od lewej — Jaroszewski, instr. Raczyński i Silicki.
Foto: Andrzej Jankowski

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Bułgaria. Dla upamiętnienia lotu statku kosmicznego „Woschod-I" wydano tu pięcioznaczkową serię. Znaczki przedstawiają kolejno: za 1 st. — portret W. Komarowa, za 2 st. — portret K. Fieoktistowa, za 5 st. — portret B. Jegorowa, za 13 st. — portret trzech kosmonautów oraz za 20 st. — statek „Woschod-I" krążący ponad Ziemią. Powyższe znaczki wydane zostały w wersji ząbkowanej i niezą bkowanej.

*

USA. Wydano tu aerogram (cienki list lotniczy, który zarazem jest kopertą) z wydrukowanym znaczkiem o wartości nominalnej 11 centów, przedstawiający portret J. F. Kennedy'ego na tle samolotu odrzutowego.

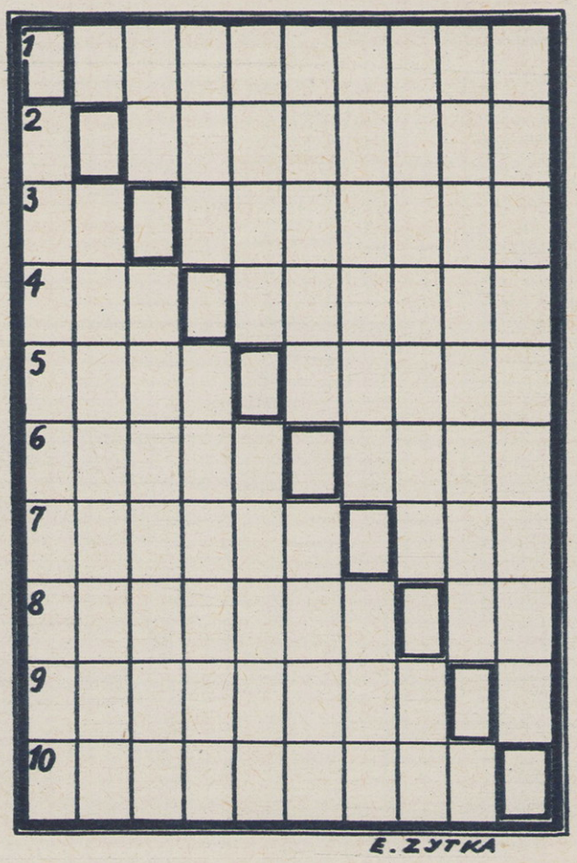
*

ZSRR. Z okazji lotu A. A. Leonowa i P. I. Bieliajewa wydano tu serię, złożoną z dwóch znaczków po 6 kop. każdy, które reprodukujemy.

Jest to już druga seria wydana z tej samej okazji i przedstawia ona obu kosmonautów w hełmach kosmicznych. Znaczki wydano w kolorach: srebrnym i fioletowym (znaczek z Leonowem) oraz srebrnym i bordo (znaczek z Bieliajewem). Format znaczków — 22 × 33 mm.

Bogusław Kurowski

LITERÓWKA LOTNICZA



E. ZYTKA

Do poziomych rzędów danej figury wpisać 10 wyrazów dziesięcioliterowych o poniższych znaczeniach. Oznaczony rząd, czytany ukośnie w dół, da rozwiązanie — tytuł filmu o tematyce lotniczej.

Znaczenie wyrazów: 1 — lot samolotu skierowany stromo ku ziemi; 2 — ubiór ochronny mechanika lub pilota; 3 — urządzenie, umożliwiające start szybowca za pomocą stalowej linki; 4 — wybitny polski poeta rewolucyjny (zmarł w lutym 1962 r.); 5 — wskazuje je chyłomierz podłużny; 6 — powstaje w wyniku niepokrywania się biegunów geograficznych z magnetycznymi; 7 — zespół urządzeń samolotu służących określonemu celowi; 8 — wyż baryczny; 9 — osoba uprawniona do szkolenia przyszłych pilotów; 10 — miasto w Niemczech leżące nad Dunajem, na płd.-wschód od Norymbergi.

Opracował:
EDWARD ZYTKA

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia **18 lipca** br, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy przesyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Literówka lotnicza".

ROZWIĄZANIE „PANTROFY LOTNICZEJ"
z nru 19 „SP" z dnia 9 maja 1965 r.

Hasło: „Rozpoczyna się nowy sezon lotniczy"

Wyrazy pomocnicze: 1 — oczy, 2 — zwis, 3 — Ary, 4 — „Sęp", 5 — Zenon, 6 — lotnicy, 7 — ozon.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: Zygmunt Perkowski — Łapy, woj. białostockie, Liceum Pedagogiczne; Urszula Liberska — Łąkociny 10, pta Daniszyn, pow. Ostrów Wlkp., woj. poznańskie; Władysław Jan Buława — Wrocław, ul. Łukasiewicza 16/7.

RUCH

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

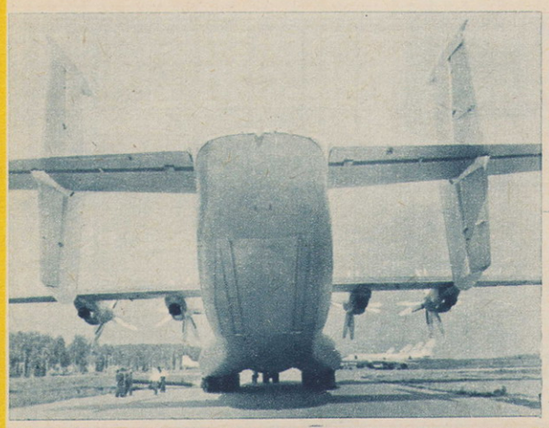
„SKRZYDLATA POLSKA"

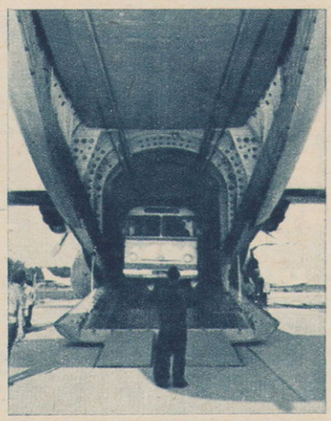
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

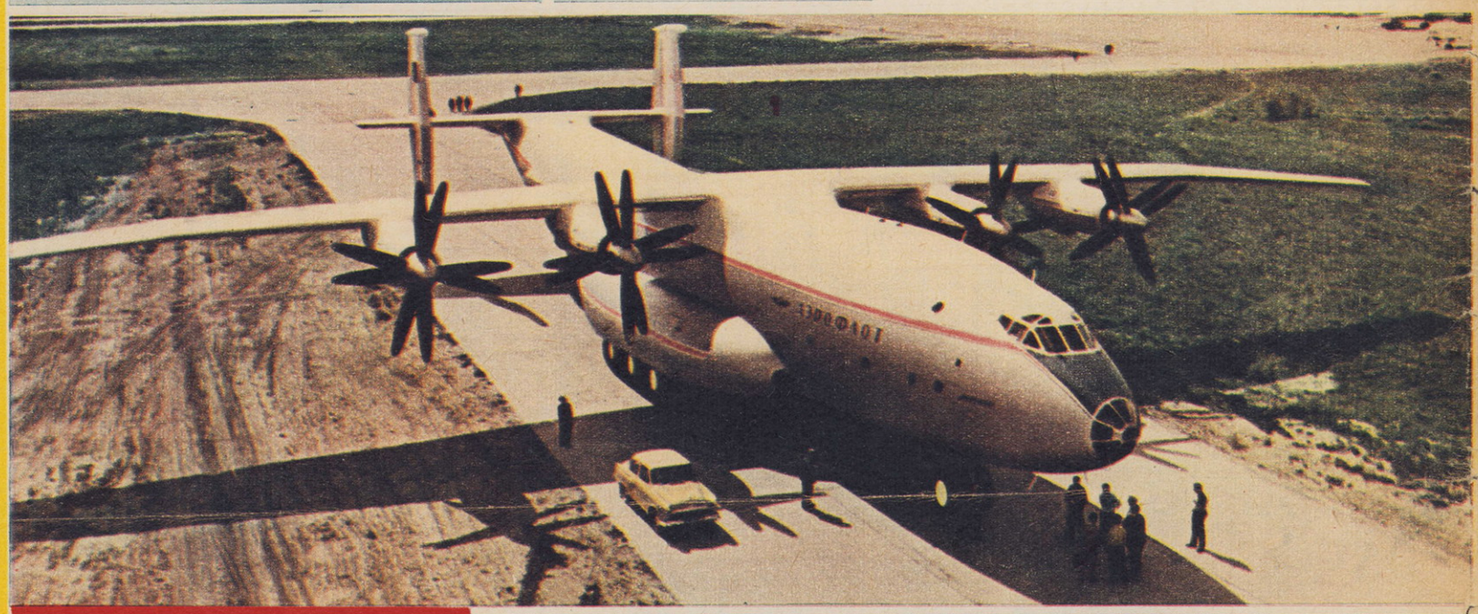
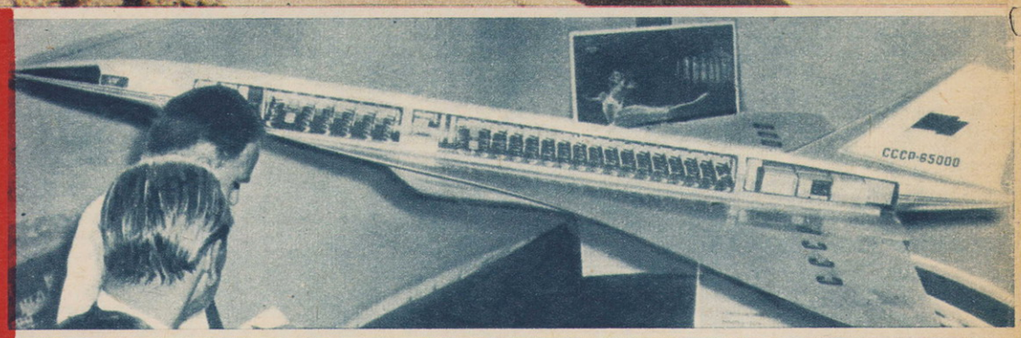
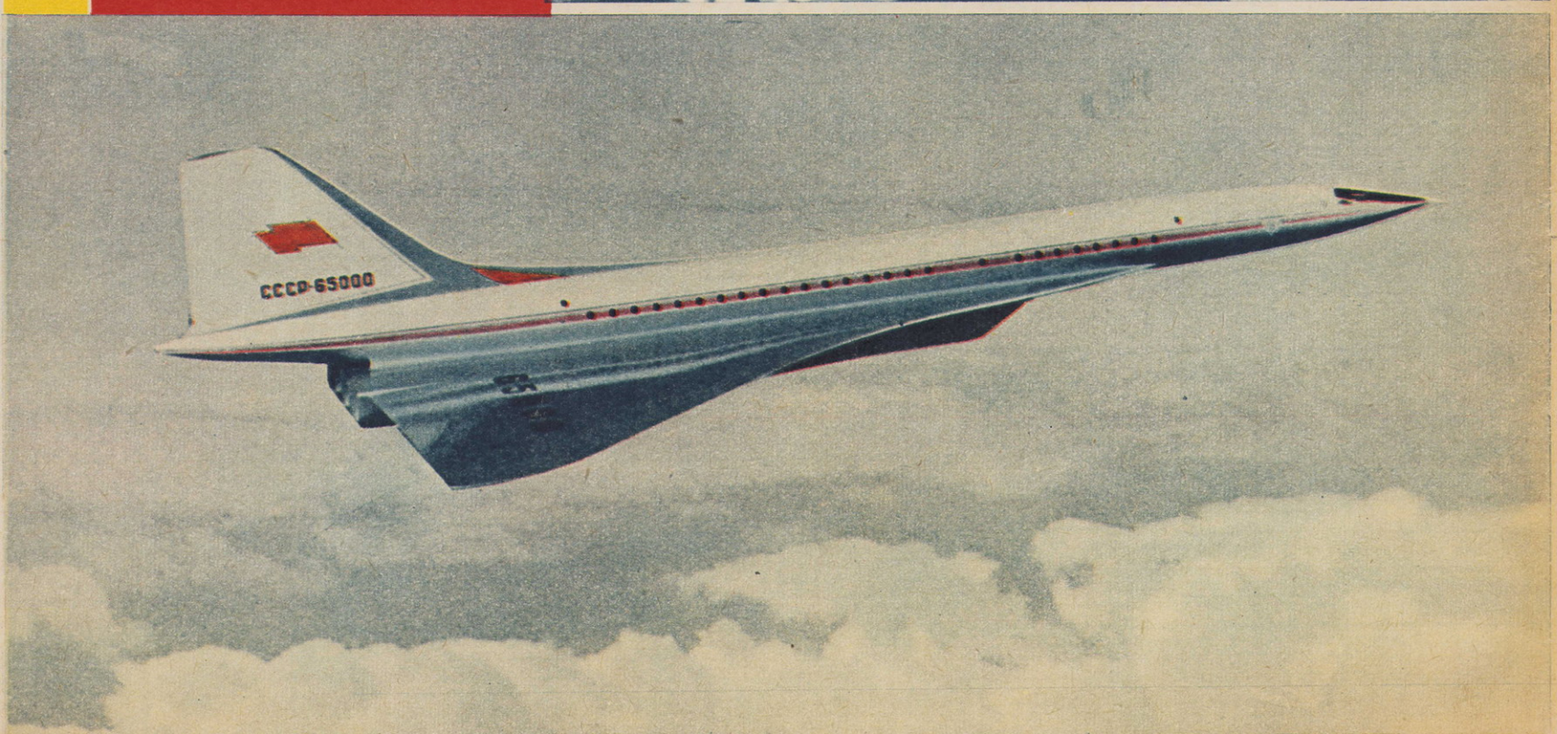
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 28-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5015 E-58





RADZIECKIE REWELACJE LOTNICZE

Na Salonie Paryskim podano oficjalnie m. in. dane techniczne nowych radzieckich samolotów pasażerskich i śmigłowców. Np. olbrzymi H-82 ma rozpiętość — 43,3 m, długość — 53,1 m, wysokość — 12,4 m, pow. nośną — 282,2 m², ciężar przy starcie — 157,5 T, ciężar handlowy max. — 23 T. 4 silniki turboodrzutowe o ciągu 4 × 10 500 kG. Prędkość przelotowa — 850 do 900 km/h, pułap praktyczny — 14 km, zasięg — 9 200 km, rozbieg — 1 350 do 1 800 m, dobieg — 800 do 1 000 m. Liczba pasażerów — 70 do 186.



Na zdjęciach zamieszczonych obok pokazujemy szczegóły dwóch samolotów radzieckich, które stały się rewelacją tegorocznego międzynarodowego salonu lotniczego w Paryżu. Powyżej — największy samolot świata AN-22 „Anteusz" (widok ogólny oraz widok od tyłu — z zamkniętą i otwartą klapą załadunkową). Poniżej i z prawej — model znajdującego się obecnie w budowie naddźwiękowego samolotu pasażerskiego Tu-144 (widoczne jest wyposażenie wnętrza oraz 4 silniki zgrupowane pod kadłubem). **Foto: APN**